



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

Den store Succes

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

**FUEL & DIESEL
OIL**

BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time

St. Annæ Plads 5. København K
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“
Stiftet 1899
Aktiekapital 8 Millioner Kroner
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ OG TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

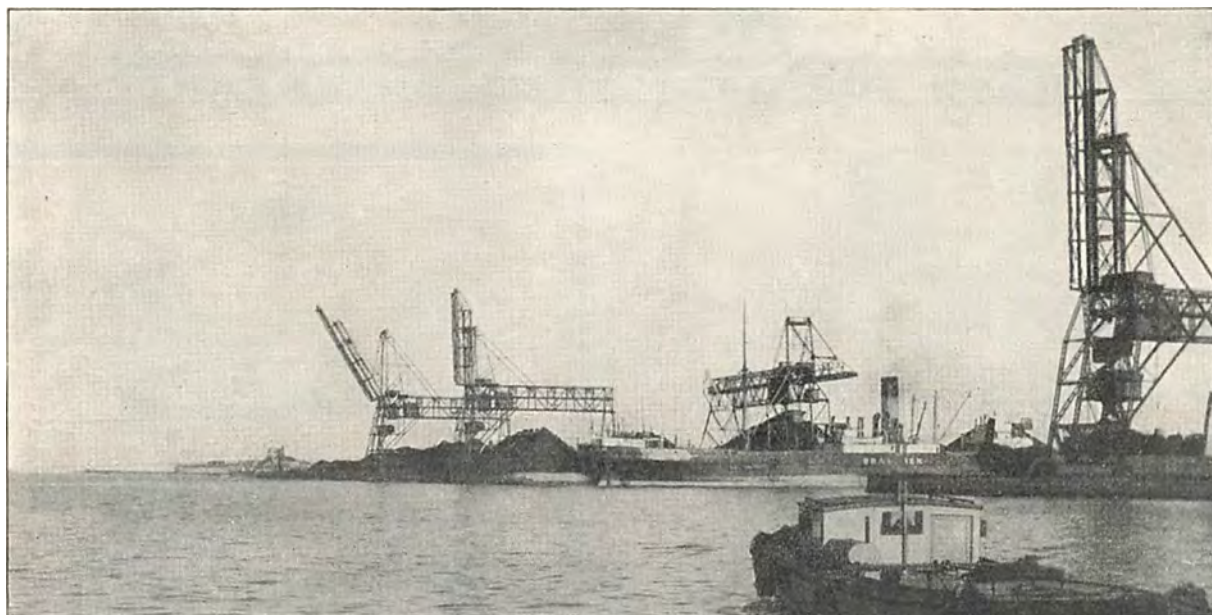
KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

Aktieselskabet

Københavns Bunkerkul Depot

Telefon: 72

Amaliegade 35, København K.

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

FREDERIKSHAVN

DANMARK

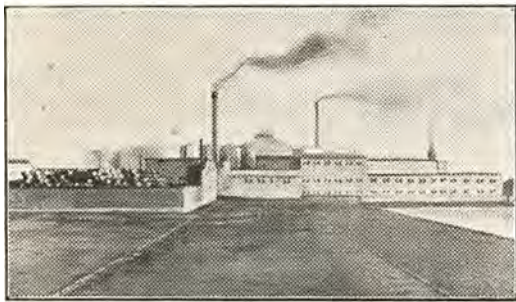
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN«

TELEFON-NR. 64

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

VERITAS OIL

BRÆNDSELS- OG SMØREOLIER
TIL DIESELMOTORER



Bunkerstationer :

København
Esbjerg
Aarhus

Sønderborg
Gøteborg
Stockholm

Rotterdam
Antwerpen
Hamborg

Bunkring Dag og Nat

Verdens første, største og hurtigste Dieselmotorskibe anvender

VERITAS DIESEL MOTOR OIL

Smøreoliedepoter i alle Verdens vigtigste Havne

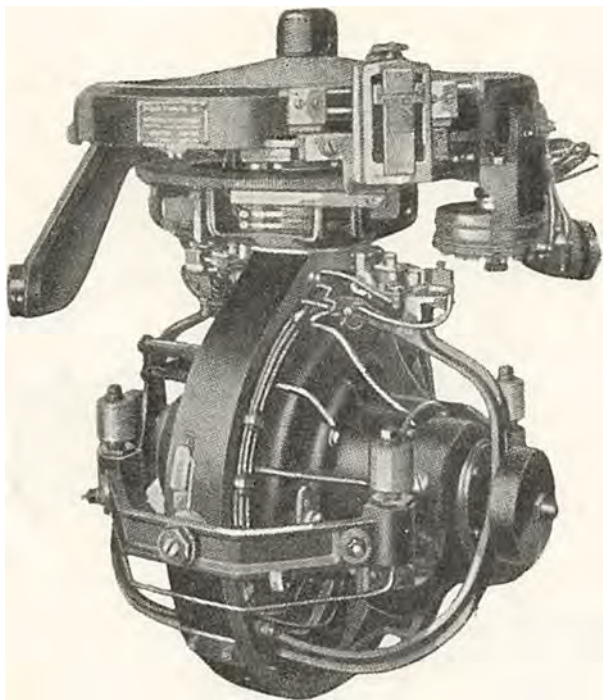


Fabrikation af alle Specialolier,
Dieselmotorolier, Turbineolier og Konsistensfedt m. v.

ALFRED OLSEN & CO. A/s

KØBENHAVN

Sjælen i Skibet



SPERRY!
KOMPASSET!

Spar Tid!

Tid er Penge!

REPRÆSENTANTER:

SOPHUS BERENDSEN A/S
INGENIØR-AFDELINGEN
CENTRAL 8500 . STAT. 186
KØBENHAVN V.



**Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter**

Indehavere
SØLVER & SVÆRRE
Norsk statsant. Kompassrettere

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

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

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

**PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN
AKTIESELSKAB**

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 28 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET FOR DANSK SØFART OG FISKERI

AMALIEGADE 33

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af Skibsbesætninger

MÆGLERKORPORATIONEN

◀ I KØBENHAVN ▶

MEDLEMSFORTEGNELSE DECEMBER 1937

EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) SKIBSMÆGLERE

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

EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) VAREMÆGLERE

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

EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) VEXELMÆGLERE

Axel Permin

Fritz Esmark Olsen

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

ESBJERG

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul - Lloyds Agent

Telefon 56 & 57 - Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).

ESBJERG

Telgr.-Adr.
»Lauritzen«

Telefon: 3
» 822

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATAUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

KALUNDBORG

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

KJØGE

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1878
Aarhus

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

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

ASSENS

ALFRED LARSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER
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 SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010 OG 1011

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.
 SKIBSMÆGLERFORRETNING
 Grundlagt 1867
 Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR
 Telegram-Adresse: JØRGENSEN Telefon: 6 (3 Linier)
 The BOE Code Statstelefon: 11
 Efter Kontortid: 127

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
 INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
 STATS-AUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
RANDERS
 Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 · Privat: 1212
 Telegram-Adresse: Broker

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER
 INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
 Telf.: Cementcentralen Nr. 1
 Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
 Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
 Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

CARL HASSAGER & CO
 Indehaver V. H. NISTED
 Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS
 Telefoner 91 & 92 Tegr.-Adr. "Hassager"
 Statstelefon 17

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.
 ved
Halfdan Rasmussen
 edsv. Skibsmægler
NAKSKOV
 Statstelefon Nr. 7
 Telegram-Adr.: „Andrea“ Telefon Nr. 108, 408 & 618

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS
 statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING
 Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“
 Telefoner: 169 - 173

NØRRESUNDBY

N. C. BACH
 EDSV. SKIBSMÆGLER
 Etableret 1896
NØRRESUNDBY
 Telefon 1047 · 2161 Telegram-Adr.: BACH

SKIVE

AAGE BERING
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE
 TELEFON: TELEGRAM-ADR.
 386 & 786 "MÆGLEREN"

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN
 INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN
 STATS-AUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE
 TELEFON: 14 & 33 TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«
 STATSTELEFON 33

SVENDBORG

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

FRIIS & FREDERIKSEN
 SKIBSMÆGLERE
 Indehavere:
 H. Raak-Petersen, statsaut.
 H. C. Friis
 TELEFON: 30 TELEGR.-ADR.: »FRIIS«
 (2 Ledninger) ODENSE
 & 2830

A. E. SØRENSEN
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG
 TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
 THE BOE CODE PRIVAT: 1551

VEJLE

C. HOPPE
 EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE
 TELEFON: 988 · 1663 TELEGR.ADR.: "HOPPE"

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

JAN M. LYNGBY

INGENIØR & MASKINFORRETNING

TOLDBODGADE 18

KJØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL { 13779
15779

TELEGRAM »JANBY«



forhandler bl. a.:

STYREMASKINER, LOSSESPIL, ANKERSPIL, FORHALINGSSPIL

fra

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT, KIEL

DAMPMASKINER System HINDLEY for Drift af Dynamoer, Blæsere og Kompressor

fra

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

DUPLEXPUMPER, specielt CARGO OIL PUMPER

fra

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

SKIBS-BUNDFARVER og LASTEFAFARVER

fra

Firmaet TH. HÖEG, FARBENFABRIK, HAMBURG

METALPROPELLER

fra

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

KØJER og SKIBSVINDUER

fra

Messrs. JOHN ROBY LTD., RAINHILL NEAR LIVERPOOL

STAALLUGER OG HANGERKNIBERE

fra

E. von TELL, GÖTEBORG

JAN M. LYNGBY leverer desuden alle Arter af

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 1

TIRSDAG 4. JANUAR 1938

45. AARGANG

FRA AAR TIL AAR

Aldrig før har vi staaet ved et Aarsskifte saa usikre Amed Hensyn til Fremtiden som i disse Timer da 1937 giver Plads for 1938. Aldrig har Verden været saa forgiftet af modstridende Interesser; der gøres alt muligt for at sværte Modparten. Alle Midler tages med. Haardheden, Uforsonligheden i Argumenterne leder Tanken hen paa Krigen. Og unægtelig — Krigen, der flere Steder er en Realitet, truer endnu langt flere Steder.

Aldrig har vi været saa fjernt fra Ophuevelsen af Restriktioner, aldrig har Selvforsyningstendenserne været mere stærke end nu. Og alligevel — paa Trods af al denne Pessimisme, som Skibsfarten saa vel som andre Erhverv maa regne med og gør klogt i ikke at lade ude af Betragtning, ser man dog lyst paa Tiden, Optimismen breder sig stærkere og stærkere.

Underligt selvmodsigende maaske, men naar man betragter Livet, som det engang er, ganske naturligt. Man maa reagere overfor for meget Sortsyn, man skal jo leve Livet, og saa hvorfor ikke finde de lysere Sider frem. Det er saa rigtigt, at de slaas — nu paa andet Aar endda — i Spanien — og i Østen, og at Faren for, at disse Kampe skal brede sig, eksisterer, men der er dog ikke saa lidt af et Haab netop deri, at de ikke hidtil har bredt sig. De forskellige Lande holder sig alligevel tilbage, de ønsker ikke at kaste sig ud i Eventyr, ingen ved, hvor ender.

Det er egentlig det eneste Haab, vi har tilbage. For Konsekvensen af en almindelig Krig vil uvægerligt blive Kaos.

Men dette er selvfølgelig ret negativt. Skal Verden atter gaa frem, og skal vi ikke i de kommende Aar fortsætte med denne nervøse Udvikling af Rustninger og Mistænkeliggørelser, som Tiden er saa rig paa, maa der ikke blot en Sindelagsforskydning til men ogsaa demonstreres en ærlig Vilje til Samarbejde.

I Øjeblikket synes det, som om der kun er Tale om Magtgrupperinger. Italien, Tyskland og Japan synes at have fundet hinanden. Amerika, England og Frankrig paa samme Maade. Endelig er der det store Spørgsmaalstegn Sovjetrusland, om hvis Forhold ingen er klare. Et Samarbejde mellem Lande, hvor der hersker Diktatorsystem af modsat Karakter synes umuligt. Folkeforbundets Magt er fuldkommen færdigt. Men hvis ikke Isolutionspolitikken skal fortsætte, og i dens Køl vand følger naturligt de for Handel og Skibsfart saa skæbnesvangre Spærringer, der allerede har forvoldt saa megen Skade, saa maa der anvises nye Veje.

Skibsfarten staaer i Øjeblikket som det bedste Eksempel paa internationalt Samarbejde. Man er ganske vist uenige om mange forskellige Forhold, men i det store og hele, i afgørende Spørgsmaal staaer den internationale Skibsfart sammen. Kan man sige, at noget tilsvarende findes paa noget andet Omraade — udover de rent videnskabelige? Næppe. Internationalt Samarbejde er desværre ikke længere i Kurs. Diktatorlandene holder sig derfra, og flere af de demokratiske Lande har ogsaa stillet sig køligt deroverfor. Men for Skibsfarten som for Verdenshandelen i sin Helhed gælder det, at uden internationalt Samarbejde

styrer vi mod Tider, der kan blive saa vanskelige, at vi næppe har oplevet deres Sidestykke. Man har før hørt om, at Udviklingen skal føres til Afgrundens yderste Rand, for at der kan træffes en Afgørelse, der betyder noget. Lad os da udtrykke det Haab til 1938, at det maa genoplive det internationale Samarbejde, der er af en saa bydende Nødvendighed for Verden i sin Helhed. Skibsfarten er ikke et Erhverv, der kan gaa i Spidsen og afgøre Udviklingen. Det maa følge de andre Erhverv. Men Skibsfarten kan med fuld Ret henvisse til sit internationale Samarbejde og understrege Værdien deraf. Andre Erhverv kunde med Held lære deraf. I en Verden, hvor Handel og Politik er blandet sammen, som de er nu, vil det være vanskeligt — men unægtelig vil det være af den allerstørste Betydning, om det kunde blive Tilfældet.

HØJKONJUNKTURERNE

Vi gør sikkert klogt i at regne med, at Højkonjunkturerne Dage er forbi. Vi oplevede i nogle Maaneder i 1937 det Særsyn, at Fragterne steg og steg, men i Aarets sidste Maaneder kom den bratte Nedgang, der kendetegnede, hvor Skibsfarten nu befinder sig. Den er ikke nede i en Bølgedal, den er ikke i en Situation, som man kan beklage — tværtimod. Øjeblikket er inde til at fastslaa, at vi nu har et godt Billede af hvordan Forholdene egentlig er. Ingen Fantasiligheder, ingen Guldgrube men et Erhverv, der gerne vil yde enhver sit, men som paa den anden Side ikke kan taale de stadig stigende Krav, der er blevet stillet til det, netop med Henvisning til en Højkonjunktur, der nu er en »saga blott«. Der er intet, der tyder paa, at vi vil faa en ny Højkonjunktur i 1938, men paa den anden Side synes der heller ikke at være Grund til at se altfor sort paa Fremtiden. Hvis Mynigheder og Besætningerne paa Skibene vil forstaa, at det gælder om at vise Maadehold i deres Krav, kan alt gaa godt og harmonisk. Men hvis den ulyksalige Skatteskrue skal blive ved at drives ind som en Kile i det levende Erhverv vil det betyde en saadan Svækkelse af dets Ydeevne, at det ikke kan se Fremtiden i Møde med Sindsro. Det samme gælder i lige saa høj Grad Mandskabet. Hvis Besætningerne vil forstaa at de og deres Arbejdsgivere er i samme Baad, og at Skibsfarten ikke kan taale at blive udsat for Krav, som ikke kan imødekommes, da vil Udviklingen forme sig harmonisk, og enhver vil faa, hvad der med Ret og Rimelighed tilkommer ham. Men strammes Kravene, da vil det betyde Arbejdsløshed og Oplægninger — og det vil blive til Skruen uden Ende. Lad os haabe for Skibsfarten i dette Aar, som vi nu skal til at gennemleve, at det maa faa saadanne Arbejdsvilkaar, at en rolig Udvikling kan fortsættes. Ved et fornuftigt Samarbejde, hvor enhver gør sit, og hvor Kravene modereres, opnaas der for Helheden helt andre Resultater end gennem Krig og Krav, der ikke kan opfyldes uden at det hele skal ende i Forvirring og — for alle interesserede Parter — sørgelige Forhold. Om faa Dage skal man til indenfor Skibsfarten at forhandle om nye Overenskomster. Det maa haabes og ønskes, at disse Forhandlinger kan blive ført til et lykkeligt Resultat, men dertil kræves Maadehold og Forstaaelse fra Mandskabets Side.

ARBEJDSSTIDEN I BELGISKE HAVNE

Ifølge en Afgørelse af den belgiske Regering i en Disput mellem Arbejdsgivernes og Havnearbejderenes Organisationer, er Arbejdstiden fra 1. Oktober 7 Timer pr. Dag, nemlig fra Kl. 8 til Kl. 11,30 og fra Kr. 12,30 til Kl. 16. Alt i alt skal Arbejdstiden for den enkelte Arbejder være 40 Timer pr. Uge, men da 7 Timer bliver 42 Timer pr. Uge skal dette udjævnes med Fridage.

Denne Ordning er traadt i Kraft fra den 1. Oktober i Antwerpen og Ghent og fra den 13. Oktober i Bruxelles og Havnene i Bruxelleskanalen. Nordisk Skibsrederforening har endnu ikke faaet oplyst, naar Ordningen træder i Kraft i de øvrige belgiske Havne. Foreningen har ogsaa faaet oplyst, at Last- og Lossepriserne paa Grund af den nedsatte Arbejdstid er blevet forøget med $9\frac{1}{2}$ pCt.

SALGET AF U. S. A.S GAMLE SKIBE

U. S. A.s Maritime Commission har besluttet at standse videre Salg af de gamle, oplagte Regerings-skibe, og der er udsendt følgende:

»Maritime Commission har udstedt en »General-Order Nr. 18«, som indskrænker Adgang til at afhænde amerikanske Skibe til Udlandet. De indskrænkende Bestemmelser gælder først og fremmest Skibe, som har tilhørt Kommissionen eller dennes Forgængere (Shipping Board og Shipping Board Bureau), dernæst Skibe, som tidligere har været registreret i U. S. A. — dog undtaget Skibe, som allerede er overført til fremmed Flag. De nye Bestemmelser gaar ud paa, at det skal være forbudt uden Samtykke fra Maritime Commission at overdrage Skibe til Udlandet, som kommer ind under Bestemmelserne. Kommissionens Samtykke skal til, ikke blot hvor det gælder Salg, som bringer Skibet under et andet Lands Flag, men ogsaa ved Pantsættelse og Chartring til nogen, som ikke er amerikansk Borger.

Maritime Commission meddeler endvidere, at den vil ophøre med videre Salg af gamle, oplagte Skibe, som tilhører Regeringen. Ialt er 75 Skibe paa tilsammen 613,726 Tons blevet solgt siden Juli 1937. Resten, 4 Passagerskibe og 109 Lastskibe — repræsenterende en samlet Tonnage paa ca. 500,000 Tons Brutto — vil blive holdt i Reserve for det Tilfælde, at der af kommercielle eller militære Grunde skulde blive Brug for dem, dog saaledes at Kommissionen forbeholder sig at sælge enkelte af dem til Ophugning i den Udstrækning, de findes utjenlige til andre Formaal.«

EKSPORTOVERSKUD IGEN

FOR November Maaned udviser Handelsbalancen ligesom for Oktober en Mereksport i Modsætning til de to samme Maaneder i Fjor. For November er Differencen endda betydelig større end for Oktober. I Stedet for en Merimport paa 26,2 Mill. Kr. i November 1936, er der i Aar en Mereksport paa 5,2 Mill. Kr., altsaa en Forskydning paa omtrent $31\frac{1}{2}$ Mill. Kr., medens Forskellen mellem Oktober i Fjor og i Aar udgjorde 19 Mill. Kr. I det væsentligste kan Forskydningen tilskrives samme Forhold, som vi fremhævede for Oktober Maaned, nemlig en Forøgelse i vor Eksports Værdi, hovedsageligt paa Grund af Prisstigning paa vore Landbrugsprodukter, medens paa samme Tid Importen er gaaet ned i Mængde, saaledes at Importens Totalværdi ikke afviger stort fra Tallene for samme Maaned i Fjor trods den Prisstigning, der har fundet Sted for vore Importvarer i Aarets Løb.

For November Maaned er Danmarks Import endda faldet, nemlig fra 140,1 Mill. Kr. i Fjor til 138,1 Mill. Kr., medens Totaleksporten er steget i Værdi fra 113,9 Mill. Kr. til 143,3 Mill. Kr., en Fremgang i Eksporten paa knapt 30 Mill. Kr.

Det samlede Resultat for Aarets første 11 Maaneder er en Merimport paa 106,8 Mill. Kr. imod 80,6 Mill. Kr. paa samme Tid i Fjor. Den samlede Import er steget fra 1345,5 til 1565,4 Mill. Kr., medens Eksporten af indenlandske Varer er gaaet op fra 1216,6 til 1398,2 Mill. Kr., og Re-Eksporten af fremmede Varer fra 38,3 til 60,4 Mill. Kr.

Da Danmarks Vareomsætning med Udlandet for hele Aaret 1936 sluttede med en Merimport paa 106,4 Mill. Kr., idet December Maaned havde en Merimport paa 25,8 Mill. Kr., maa det nu anses for overvejende sandsynligt, at Handelsbalancen for indeværende Aar ikke vil komme til at afvige meget fra forrige Aar. Saafremt den Udvikling, der er foregaaet i de to sidste Maaneder, fortsættes med Stagnation i Importen og Forøgelse i Eksportværdien, vil Aaret 1937 endda have Mulighed for at slutte med et mindre Importoverskud end 1936. Naar man erindrer den betydelige Forøgelse af Importens Beløb, der fandt Sted i Aarets første Halvdel som Følge af Prisstigningerne i Udlandet, kommer dette Slutresultat som en Overraskelse, idet Efteraarets Prisfald paa en Række Raavarer ikke har kunnet opveje den Importforøgelse, som de tidligere Maaneder allerede havde bragt.

Den Forskydning, som de sidste Maaneder har vist i Forhold til forrige Aar, skyldes, som ovenfor nævnt, især Stigning i vore Landbrugsvarers Priser, men ogsaa for adskillige Varers Vedkommende en Nedgang i de importerede Kvantiteter. Det lader sig ikke fastslaa, i hvilket Omfang denne Nedgang er et Resultat af Importbegrænsningen gennem Valutacentralen eller af forsigtige Indkøbsdispositioner fra de danske Importørers Side som Følge af dette Efteraars Prisfald i Modsætning til de Prisstigningstendenser, der salte ind forrige Efteraar. Nedgangen i det hjemlige Byggeri og Frygten for mindsket Aktivitet indenfor andre Erhvervsgræne har ogsaa influeret paa Importens Størrelse i Efteraaret.

Saafremt Foraaret atter skulde bringe Bedring i disse indenlandske Forhold, vil Importbehovet stige betydeligt, men i Betragtning af den Valutareserve, som Nationalbanken har kunnet opsamle, bl. a. takket være Skibsfartens indsejlede Fragter, vilde en kunstig Begrænsning af en saadan eventuel Importstigning til den Tid være uden Begrundelse i de valutamæssige Forhold.

DANSK-ITALIENSK HANDELS-OVERENSKOMST

Der har i nogen Tid været ført Forhandlinger mellem den danske og den italienske Regering om Afslutning af en ny Handels-Aftale for 1938 mellem de to Lande. Disse Forhandlinger er nu ført til Ende; og om Resultatet har Udenrigsministeriet udsendt følgende Meddelelse:

»Den 17. December er der i Rom blevet underskrevet en for Aaret 1938 guldende ny dansk-italiensk Vareudvekslingsaftale. I to til Aftalen knyttede Varelister fastsættes Kontingenter for Vareudvekslingen mellem de to Lande. Kontingentlisten for Udførelsen af danske Varer til Italien omfatter Varer til et Beløb af ca. 13 Millioner Kroner, herunder særlig Kvæg og Kød, saltede Tarme, Fisk, Klipfisk, samt en Række forskellige Industrivarer, herunder Motorer, Køle- og Mejerimaskiner m. m.

De italienske Varer, der ifølge Aftalen kan indføres til Danmark, er bl. a. Kerner og Nødder, Frugt, Ris, Vin, Kunstsilke, Uldgarn Bomulds- og Kunstsilkegarn m. m.

Det er jo først i Løbet af det sidste halve Aars Tid, at vor Samhandel med Italien paany er kommet i Gang, efter at den efterhaanden var praktisk talt standset i den Tid, da Sanktionerne mod dette Land var i Kraft. Der blev den 30. Marts i Aar mellem de

DANSK SKIBSFART 1937

Af Direktør *E. Maegaard*,
Dansk Dampskibsrederiforening.

Efter en mangeaarig Depression har Skibsfarten endelig i 1937 haft et virkelig godt Aar, som imidlertid var højlig tillrængt, og for mange Rederier i Danmark, hvor Skibsfarten ikke modtager Statsstøtte af nogen Art, blev den Redningsplanke, som skulde føre Bedriften frelst bort fra truende Ruin.

Gennem hele Aaret har Fragterne været lønnende, til Tider endda særdeles lønnende, men der har været store Huller at fylde op og Udgifterne er jo fulgt godt med i Stigningen.

Statistisk Departements Fragtindeks viser et Gennemsnit paa 160,9 for Aarets første 10 Maaneder eller 52,2 Points over det tilsvarende Gennemsnit i 1936.

Oplægninger har ikke fundet Sted i Aarets Løb.

Hvorledes den nærmeste Fremtid vil udvikle sig, er det vanskeligt at udtale sig om. Betydelige Fragtfald har jo fundet Sted i den senere Tid og givet Anledning til nogen Uro paa Børsen.

Med den rundt om i Landene stadig voksende Forstaaelse af Nødvendigheden af at forøge Verdensomsætningen, skulde der imidlertid være Grund til at være nogenlunde optimistisk med Hensyn til Fremtiden.

Af afgørende Betydning vil det dog være, om Rederierne kan faa Lov til at anvende deres indtjente Midler til Konsolidering og Fornylser i Stedet for at maatte anvende dem til Betaling af forøgede Skatter og Afgifter m. v.

Den danske Handelsflaade, som pr. 1. Januar 1937 bestod af 494 Dampere, 574,114 B.R.T., 1457 Motor-



Direktør *E. MAEGAARD*

skibe, 567,365 B.R.T. og 25 Sejlskibe 2,220 B.R.T. eller tilsammen af 1976 Skibe 1,143,699 B.R.T., har i Aarets Løb haft en Afgang af 57 Skibe 64,531 B.R.T. og en Tilgang af 57 Skibe 43,836 B.R.T. og bestod pr. 15. November 1937 af 472 Dampere 546,694 B.R.T., 1484 Motorskibe 592,795 B.R.T. og 20 Sejlskibe 1,515 B.R.T. eller ialt 1976 Skibe, 1,141,004 B.R.T.

to Lande sluttet en foreløbig Handels- og Betalings-Overenskomst, som omkring Aarets Midte afløstes af en Vareudvekslings- og Clearing-Aftale af mere varig Karakter, som sik Gyldighed for Resten af Aaret.

Der blev ogsaa dengang fastsat Kontingenter for Vareudvekslingen mellem de to Lande; og Kontingentlisten for Udførsel af danske Varer til Italien omfattede Varer til et Beløb af ca. 11 Mill. Kr.

Den nye Aftale drejer sig altsaa om noget, men dog ikke væsentlig større Beløb; og de Varer, Samhandelen mellem de to Lande vil komme til at omfatte i 1938, vil vistnok i Hovedsagen blive de samme som for 1937.

Den danske Handelstatistik for Aarets første 11 Maaneder viser i øvrigt, at vi i Perioden Januar—November 1937 har indført Varer fra Italien for 12,2 Mill. Kr. og til dette Land eksporteret Varer for 7 Mill. Kr. Blandt de Varer, vi har købt, indtager naturlige Frugter den største Post med godt 6 Mill. Kr. Hertil kommer Kolonialvarer for 1¼ Million, Drikkevarer for ½ Mill. Kr., Garn for ½ Mill., Gummi for ½ Mill. Endvidere Silke- og Bomuldsvarer, Spindestoffer og Beklædningsartikler. — I vor Eksport til Italien har Hovedposterne været Kød 1,7 Mill. Kr., Kvæg 1,4 Mill., Kryolit 1,4 Mill. Kr., Maskiner 1,2 Mill., Olier ½ Mill. Kr. o. s. v.

ITALIENSKE TRAWLERE TIL FÆRØERNE

En færøsk Delegation og de italienske Myndigheder har som nævnt forhandlet om en Plan, hvorefter Italien skulde have Ret til at udstationere indtil 5 Damptrawlere i Thorshavn, for at drive Fiskeri derfra. Lagtinget har derefter eenstemmigt med 24 Stemmer, med eenstemmig Indstilling fra Thorshavn Byraad og Thorshavn Havnebestyrelse vedtaget at andrage den danske Regering om at give fornøden Tilladelse til Stationeringen af de italienske Trawlere ved Thorshavn.

Den færøiske Landstingmand Poul Niclasen og For-

manden for Thorshavn Byraad, M. A. Jacobsen, har konfereret med Statsminister Stauning om Sagen.

Efter de foreliggende Planer skal Trawlere seje under italiensk Flag og hver have 11 Italiener om Bord, men Besætningen kompletteres med 14 Færinger paa hver Trawler. Fiskeriet skal foregaa i Færvandene omkring Island, Grønland, Svalbard og Bjørneøen, i Maanederne Februar—Oktober. Den fangede Fisk skal saltet og sendes til Italien som italiensk Vare. For Færøerne skulde Ordningen betyde, at et ret betydeligt Antal færøiske Fiskere beskæftigedes paa de italienske Trawlere.

Fra islandsk Side gaar man stærkt imod en Ordning som den påtænkte og har givet Udtryk herfor i Erklæringer til de danske Myndigheder.

DØDSFALD

Den kendte finske Skibsfartsmand, Direktør for Finlands Rederiforening, Kaptajn, Konsul *Birger Brandt*, er pludselig død, 51 Aar gammel. Kaptajn Brandt var lige vendt hjem fra Rederikonferencen i London.

Birger Brandt var født 1886 og kom allerede i 16 Aars Alderen til Søs. Han gjorde Tjeneste paa flere Skibe og blev senere Kaptajn paa S/S *Jämsö*. I 1918 indtraadte han i Marinen, han blev Løjtnant og senere Chef for Torpedobaade o. s. v. I 1920 afgik han fra aktiv Tjeneste og var i den følgende Tid Kaptajn paa forskellige Skibe til han i 1926 blev Skibsmaalingskontrolør. Fra 1928 var han bosat i Lovisa og beklædte flere ansvarsfulde Hverv indenfor Skibsfartserhvervet, bl. a. var han adm. Direktør i Lovisa Rederi A/S og Lovisa Stevedoring Co.

I alle Shipping-Spørgsmaal var han yderst indsigtfuld, og han var en fast Delegeret og Ekspert ved de forskellige Skibsfartskongresser, hvor han var meget afholdt. Fra i Fjor var han Direktør i Finlands Rederiforening. Det uventede Dødsbudskab har vakt Sorg blandt hans mange Venner.

DANSK SKIBSBYGNING I 1937.

Af Direktør H. P. Christensen,
Helsingørs Jernskibsværft og Skibsbyggeri.

De danske Skibsværfter har i 1937 været godt beskæftiget, idet der er afleveret 29 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage af 138,000 Tons og 112,000 IKH, hvilket er den største Produktion siden 1930, hvor dansk Skibsbygning naaede sit Maksimum med 156,000 Tons, medens under Depressionen i 1933 Produktionen var saa langt nede som 25,000 Tons.

Til Sammenligning anføres nedenstaaende Tabel over hvad der er bygget ved de danske Værfter i de enkelte Aar fra 1930 til 1937.

Aar	Antal Skibe	Brutto Tons
1930	43	156,000
1931	35	125,000
1932	18	45,000
1933	21	25,000
1934	20	64,000
1935	33	114,000
1936	34	84,000
1937	29	138,000

Langt den overvejende Del af Tonnagen er Motorskibe, idet der kun er bygget Dampskibe med en Tonnage af 17,000 Tons og 12,000 IHK.

Tankskibene har været særlig fremtrædende, idet godt Halvdelen af den byggede Tonnage er store Dieselmotor-Tankskibe med en Brutto-Tonnage af 7/10,000 Tons og en Lasteevne af 11/15,500 Tons d.w. Af Lastdieselmotorskibe er der bygget 5 Skibe paa 8/10,000 Tons d.w. med en Fart af 12—15 Knob, og endvidere 3 mindre, hurtiggaende Dieselmotorskibe med ca. 4,000 Tons d.w. med en Fart af ca. 14 Knob. indrettet med særlig Ventilation, saaledes at de kan anvendes til Frugttransporter. Af egentlige Frugtskibe med Isolering og Køleanlæg, som i det foregaaende Aar indtog en fremtrædende Plads i de danske Skibsværfters Produktion, er der i Aar kun bygget 2 Skibe mod 7 i 1936. Der er bygget 4 Passagerskibe med Hastigheder fra 16 til 19 Knob og en Bruttotonnage af fra 3,000 til 7,000 Tons, henholdsvis s.s. »Aallotar« til Finland, m.s. »Svanetia« til Sovjetrusland og m.s. »Copiapo« til Chile samt Motorskibet »Kronprins Olav« til D.F.D.S. Af mellemstore Fragtdampere er der bygget 4 Skibe og desuden er bygget Motorfærgen »Peter Wessel«, Havundersøgelsesskibet »Dana« og forskellige andre Specialskibe som Færger, Uddybningsfartøjer o. l.

Alle de ved de danske Værfter byggede Motorskibe er med nogle enkelte Undtagelser forsynet med Dieselmotorer af B. & W.'s Type, hvoraf Burmeister & Wain har udført den overvejende Del, medens Helsingør Skibsværft, der i Aar har optaget Fabrikationen af Dieselmotorer efter Licens fra B. & W., har bygget 3 af Motorerne.

Dampskibene er alle forsynet med Compound-Maskiner med Spildedampturbine af Helsingør-Systemet. Der er bygget Dieselmotorer med en samlet HK. af ca. 160,000 IHK, og Dampmaskiner med ialt ca. 12,000 IHK, hovedsagelig til de ved danske Værfter byggede Skibe, men ogsaa enkelte Anlæg til Indbygning i Skibe ved udenlandske Værfter.

Aarets økonomiske Resultat vil, selv om det viser Fremgang, i Almindelighed ikke svare til den store Produktion, idet de afleverede Skibe alle er sluttede mindst et Aar forud for Afleveringen i en Periode, hvor Priserne for Materiale og Udstyr laa væsentlig lavere end nu, særlig vil dette gælde Specialskibe som Passagerskibe o. l., hvor Udstyret er en meget væsentlig Del af Skibets Byggesum og først kan dækkes under Skibets Bygning.

Arbejderantallet ved Skibsværfterne har ligget mellem 12—14,000 Mand, men desuden har en Række andre danske Industrivirksomheder haft en betydelig Beskæftigelse fra Skibsværfterne.



Direktør H. P. CHRISTENSEN

For Staalmaterialets Vedkommende har Danmark, saavel som de øvrige skandinaviske Lande og Holland, været ude for meget betydelige Vanskeligheder, idet det internationale Staalkartel, der omfatter alle de europæiske staalproducerende Lande, i den største Del af Aaret har krævet betydeligt højere Priser af skandinaviske Værfter end Værfterne i Kartellets egne Lande maatte betale. I en Periode var dette Forhold saa grelt, at de skandinaviske Værfter maatte betale 2 à 3 £ mere pr. Ton Staalmateriale end Værfterne i Kartellandene og flere Værfter købte derfor i denne Periode Staal fra Amerika. Ved en fælles Optræden af de skandinaviske Skibsværfter overfor Kartellet lykkedes det at faa denne Prisforskel ophævet, saaledes at de skandinaviske Værfter ved Aarets Udgang, naar Fragtdifferencen tages i Betragtning, har sit Materiale til omtrent samme Priser som Landene under Kartellet. Den store Værdi der ligger i et fælles skandinavisk Samarbejde overfor de internationale Karteller, viste her sin store Betydning; thi derved blev det muligt at sikre de skandinaviske Værfter Materiale til konkurrencemæssige Priser, hvilket er en Livsbetingelse for skandinavisk Skibsbygning, der selv om den kvalitetsmæssig overalt er anerkendt, stadig prismæssig maa bevare sin Konkurrenceevne paa Verdensmarkedet.

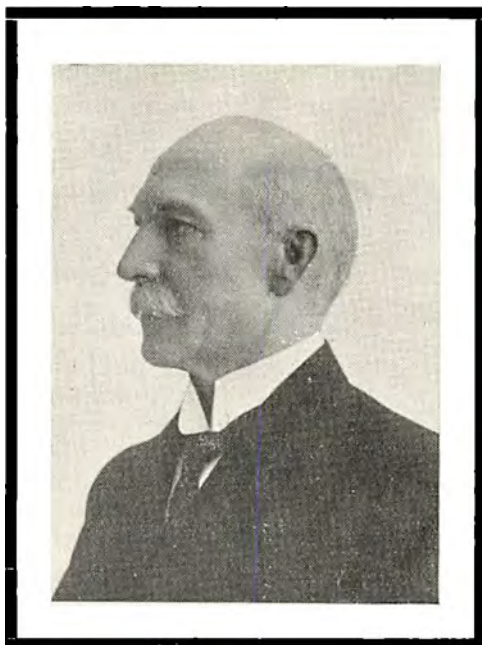
Planerne om et større skandinavisk Staal- og Valseværk, anlagt paa fælles Basis, fremkom i naturlig Forbindelse med de Materiale vanskeligheder, som Skibsværfterne mødte, og nærmere Behandling af disse Planer fortsættes med Fremtiden for Øje.

Med Hensyn til Beskæftigelsen for dansk Skibsbygning i det kommende Aar, ligger Forholdene gunstigt, idet de fleste af Værfterne er fuldt optaget med Ordre paa Skibe til Levering 2 Aar fremover, medens det er forholdsvis faa af Værfterne der kun har Ordre for 1 Aar og maa søge nye Kontrakter for at sikre Beskæftigelsen fremover, idet der normalt gaar omkring 1 Aar fra Kontraktens Afslutning til Skibets Levering.

Der er i Aarets sidste Maaneder som Følge af det Fald, der i Efteraaret skete i Fragterne, indtraadt en væsentlig mindre Efterspørgsel efter Skibe, dels paa Grund af Fragtnedgangen og dels fordi man forven-

ØSTASIATISK KOMPAGNIS STIFTER

ETATSRAAD H. N. ANDERSEN DØD



Danmark har mistet sin berømteste Søn, dansk Skibsfart, dansk Handel — kort sagt dansk Erhvervsliv sin betydeligste Skikkelse gennem Generationer.

H. N. Andersen er død, over 85 Aar gammel, efter at have levet et Liv, der blev saa rigt paa Resultater, saa positivt som det kun er faldet i faa Menneskers Lod at opnaa det.

Hans Liv var et Eventyr, har man sagt. Man har knyttet hans Navn til H. C. Andersens — og nu vil de i Fremtiden gaa over i Historien som de to fattige Drengene, der gjorde et af de jævreste danske Navne berømt ud over hele Verden.

H. N. Andersens Liv og Virke er kendt af ethvert Barn. Det vil til alle Tider være en Impuls for enhver ung Mand, der vil frem i Verden, og ingen har nogensinde formaaet som han at styre mod et bestemt Maal uden Svinkeærinder. Det var ikke saadan, at han ikke mødte Modstand — den oplevede han i højeste Grad, og Gang paa Gang, men han formaaede at overvinde den, og der var intet, der fik ham til at søge andre Maal end det væsentlige. For Kompagniets, for Landets Skyld arbejdede han — og byggede den straalende Virksomhed Ø. K. op.

Naar Englænderne sagde Ø. K. om hans Virksomhed, saa var der egentlig i dette Ordspil den højest mulige Anerkendelse. Alt var nemlig Ø. K. hvor Talen var om Ø. K., og det takket være H. N. Andersen. Han var jo ikke en Mand, der brød sig om billig Smiger, han saa kun paa Resultaterne, var af faa Ord og skyede Offentligheden. Lad derfor hans eget Liv tale gennem de faktiske Oplysninger om det. Det vil maaske virke stærkest.

H. N. Andersen var født 10. Septbr. 1852 i Nakskov som Søn af Arbejdsmand Iver Andersen. Faderen døde, allerede da Sønnen var 13 Aar gammel, og Moderen, Elisabeth Hansdatter, døde 1891.

Efter sin Konfirmation fik han Plads paa det lokale Skibsværft. Men Livet i Nakskov Havn havde vakt hans Lyst til Søen, og knapt 20 Aar gammel fik han Hyre om Bord paa Briggen »Mars«, der gik paa Langfart. Det var, siger han selv, en haard Skole, han der gennemgik: strengt Arbejde, Farer og Savn var de daglige Oplevelser, der berøvede ham alle Illusioner og hærdede hans Karakter.

1873 kom han til Siam, hvor han hurtigt skabte sig en Karrière. 25 Aar gammel afslog han et Tilbud om Stillingen som Leder af Bangkok Dok: det var ikke ad Embedsvejen, han vilde frem.

Hvordan han har arbejdet for den siamesiske Handel, fortæller han selv et Eksempel paa i »Tilbageblik«, dette Værk, som han saa ofte med Stolthed henviste til. For det mærkelige var sket paa hans gamle Dage. Den geniale Handelsmand saa det nu som en af sine Hovedopgaver at udkrystallisere sit Livs Erfaringer i disse Bøger. Han skrev og som er saa rige paa menneskelig Viden. — Han foreslog et stort Handelshus i Bangkok at opkøbe en Ladning Teaktræ og lade ham sejle den til Europa i siamesisk Skib og med siamesisk Besætning. Det var Siameserne noget ganske uhørt, at man skulde kunne sejle til Europa med en malajisk Besætning, der vilde ankomme til Europa ved Vintertid. Andersen tilbød

imidlertid selv at deltage i Risikoen med sine opsparede Penge, og Rejsen kom i Stand. Han undersøgte personlig hvert enkelt Stykke Træ, før det blev betalt, og han sejlede derefter til Falmouth. hvortil han ankom i December. Her erfarede han, at Ladningen fordelagtigst kunde afsættes i Liverpool, hvorhen han følgelig begav sig. Ladningen kostede ham ved Bolværk i Liverpool 7 Pd. Strl. pr. load à 50 Kubikfod. Han solgte den til 13½ Pd. Strl. pr. load og gjorde altsaa næsten en 100 pCt.s Forretning!

Grundlæggelsen af Det østasiatiske Kompagni, København, og alle de Besværligheder, H. N. Andersen dengang havde at overvinde er for velkendte til, at de skal gentages her.

Det var Ø. K., der stadig opmuntrede Burmeister & Wain til at arbejde med Problemet om Dieselmotorskibe, Kompagniet begyndte med at forhandle om Bygning af et Skib paa 400 Tons. »Men i Løbet af de næste otte Dage skete der,« fortæller H. N. Andersen i »Tilbageblik«, »det karakteristiske, at Kompagniet spurgte: »Naar Principet tillader 400 Tons, hvorfor saa ikke ogsaa 1000 Tons!« »Nej, selvfølgelig.« »Men naar det tillader 1000 Tons, hvorfor saa ikke 3000 Tons?« Der opstod nogle Betæneligheder, men saa blev man sikker. Et Par Dage efter lød det videre: »Hvorfor ikke 6000 Tons med samme Fremdrivningsmuligheder?« Efter fornyet Betænkning vandtes atter Sikkerhed, og da 7000 Tons var den mest formaalstjenlige Størrelse, bestiltes 3 Skibe paa 7000 Tons hvert.«

Som med Dieselmotorskibene, saaledes paa talrige andre Omraader. Etatsraad Andersen saa klarere end andre. Der kom til at staa en Respekt om ham som om ingen anden samtidig Dansker.

Etatsraad H. N. Andersen efterlader sig Hustru, Etatsraadinde Marie Andersen, f. Benedictsen, en Søn, Hofjægermester Sigurd Andersen og en Datter.

Sorger og Skuffelser blev han selvfølgelig heller ikke forskaonet for. En lille Søn døde for det unge Ægtepar i Siam, et Slag, der ramte dem haardt, og for faa Aar siden døde Etatsraad Andersens næstældste Søn, Hofjægermester Kay Andersen, endnu ikke fyldt 40 Aar.

Men bortset fra disse private Sorger var han en af Lykkens udvalgte. Ganske vist, intet er gaaet let for ham. Han har maattet igennem Slid og Slæb, men han har haft formaaende Venner til at støtte sig.

Af de utallige Udtalelser, der er fremkommet ved Etatsraad H. N. Andersens Død skal vi blot anføre to:

Prins Axel udtalte i Mødet, hvor Dødsfaldet bekendtgjordes:

»Det er mig en tung Pligt at meddele, at Etatsraad Andersen, hvis Livskraft og Viljestyrke syntes uudømmelig, ikke er mere.

Det er nu mere end en Menneskealder siden, Etatsraad Andersen vendte hjem til sit Fædreland efter mange Aars Ophold i det Fremmede og søgte at skabe den nødvendige Samling om en Gerning og et Forhavende, som vel dengang forekom ham som en naturlig Livsudfoldelse, men som ikke mindst i de seneste Leveaar for ham antog Karakteren af et Ideal og en Drøm, som kunde føres helt tilbage til Barndomsaarene i Nakskov.

Det lykkedes ham i 1897 at stifte Det østasiatiske Kompagni, men dermed var kun Gerningen paabegyndt, og der kom stormfulde Tider. Just i det stormfulde udfoldede Etatsraad Andersen imidlertid de Egenskaber, der bar Kompagniet frem og gjorde hans Navn historisk, og som vel i nogen Grad skyldtes hans Sømandsuddannelse. Jeg har Ret og Pligt til at minde om Verdenskrigens skæbnetunge Dage og det vanskelige og farlige Arbejde, Etatsraad Andersen udførte til Gavn for vort Fædreland under megen diplomatisk Takt og Forstaaelse af de stridende Interesser.

Etatsraad Andersen udtalte ofte Ønsket om, at Det Østasiatiske Kompagni maatte blive en Kontinuerlighed, det smukkeste Mindesmærke, han kunde ønske. At dette maa blive Tilfældet, er ogsaa Ønske og Maal for os, der nu skal føre denne Gerning videre uden Bistand af Etatsraad Andersens Erfaring og Styrke.

»Ere være hans Mindel!«

Og Skibsreder A. P. Møller's, der lyder:

»I den Afdøde mister Danmark efter mit Syn den betydeligste Mand, det har fostret og ejet i Slægtled. En mærkelig og tillige meget sympatisk Personlighed. Hans Indsats for Danmarks Økonomi, Erhvervsliv og Beskæftigelsesmuligheder har været uhyre. Naar han fra en Afkrog som Danmark skabte et af Verdens største Foretagender, maatte han i Virkeligheden ogsaa skabe selve dette Foretagendes Muligheder.

Inden for Skibsfarten er hans Indsats særlig knyttet til Indførelsen af Motoren i store Skibe. Dette Fremskridt laa vel i Luften, Tiden ventede paa det. Men Etatsraad Andersens Fantasi og Vovemod bragte det Mile frem, hvor det ellers kun vilde have vundet Alen. Fremskridtet blev hurtigt udnyttet ogsaa af andre Nationer, men Etatsraad Andersens Indsats har i en lang Aarrække bragt Danmarks Skibsfart og Værftsindustri meget værdifulde Chancer.

H. N. Andersen gik bort efter vel udført Gerning. Alt, hvad der boede i ham af Evner, Viljestyrke, Udsyn og Fremsyn, blev med Sans for sund Økonomis Betydning nedlagt i hans Livsværk til Landets Gavn. Maatte det danske Folk og de, der staa for Landets Styre, tage Lære af ham og hans Principer.«

Med H. N. Andersen er Danmarks eneste Navn med virkelig Verdensry gaaet bort. Ingen anden Dansker, ja man kan vel roligt sige, ingen anden af de dalevende Personligheder havde formaet, hvad han kunde gøre under Krigen, da han gik ud og ind hos begge de krigsførende Magter. Da forstod Folk maaske først for Alvor hans Størhed. Men det er indenfor dansk Skibsfart, han har øvet sin Pionerindsats. Derfor skal han ogsaa først og fremmest mindes her.

H. N. Andersen vil kunne hvile i sin Grav i Bevidstheden om, at han udførte en enestaaende Gerning til Gavn for sit Land — det Land, der da heller aldrig vil glemme ham.

SALDO AT OVERFØRE

Forfatteren, Skibsmægler *Vilhelm From Bartrumsen* har sendt os sin aArsoversigt, som er fuld af Liv og rammende, rigtige Bemærkninger, og vi er sikker paa, at den vil blive læst med Interesse.

Paa vor Tidsregnings Paternosterbaand slipper vi nu Perle Nummer 1937; men Stof af denne — og af foregaaende — klæber sig til Hænderne, og naar 1938 gribes, vil dette nye Nummer i Rækken gennem Menneskehænders Velkonsttryk blive paaført Kim, som binder det til bestemte Vilkaar.

Noget af dette forud givne, som tydeligst falder i Øjnene, er den svigtende Fællesvillie til internationalt Samkvem. Denne Ejendommelighed, hvis Luner ikke mindst generer den merkantile Verdensomsætning, gør Søfart til et Erhverv, der i sine Kalkulationer maa tage Hensyn til en endnu mere svigefuld Faktor end Havel, fordi Handel og Omsætning ikke mere hviler paa Trang og Belimelighed, men dirigeres af Mentalitetsudslag, der efter deres Natur har lidet eller intet med Handel at gøre.

Bemærkelsesværdigt er det, at den opnaaede tekniske Magtfuldkommenhed, som man iøvrigt Verden over lovpriser med op til religiøs Begejstring, stilles overfor Villiesakter, der fornægter Samarbejde og derved hindrer Tilvejebringelsen af det Format, som er Belingelse for, at den højt udviklede Teknik lader sig udnytte for fuldt Drøn. Man kan med Grund mistænke Mennesket af i Dag for at være af en mindre praktisk og overlegen Indstilling end de Redskaber, det selv har skaffet sig. Men man har Lov til at drømme, at den i Øjeblikket saa forsømmelige Menneskehed før eller senere indhenter sit eget Værktøj og svinger sig op til at kunne bruge det med komplet og human Nyttevirkning.

Paa et Grundlag af Tilfældigheder har 1937 vist Galanterier overfor Skibsfarten. Aaret arvede fra sin Forgænger en paabegyndt, meget tiltrængt Fragtstigning, som viste sig at være i behagelig Grad levedygtig. Den ikke alene bevarede det opnaaede, men øgede desuden Væksten Maaned efter Maaned. Ganske vist forstod Driftsomkostningerne ogsaa at demonstrere Gødkraft og satte nogle Minuser op imod Fragttallets rare Plusser. Alligevel fastholdtes Indtrykket af behageligere Totalvilkaar, hvis venlige Skær det var nydelsesrigt at sole sig i efter forudgaaende Uaar. Men Aarets Finale indløb med Spor af Barskhed, og Fragttallets søjleranke Vækst fik Frostpletter i Toppen. 1938 skal fortælle nærmere om Forløbet af Fragttallets betydningsfulde Kurve. Men hvad enten den stiger, falder eller vælger den vandrette Streg, kan man gaa ud fra, at det Tal, der udtrykker Driftsomkostningerne, ikke nemt bliver mindre.

Omkostningernes Vished vil staa overfor Indtægternes Uvished. Den Depressionsperiode, varslende Stemmer beskæftiger sig med, ligger maaske ret for Boven, og en Sejlads i *det* Farvand byder ikke paa fede Chancer i Række og Geled. Udsigter af den Art giver den meget omtalte Konvention vedrørende Arbejdstid og Bemanding en ekstra mørk Baggrund. Konventionens Virkeliggørelse overfor danske Skibe vilde under gode Vilkaar for Sejladsen blive en Belastningsprøve af Rang; men hvis Situationen fører ind i en Periode, der kræver haade Held og Lykke bragt i Virksomhed, om Balance skal indsejles, kan den ekstra Belastning faa smertefulde Følger og rejse sig selv triste Monumenter i Havnene i Skikkelse af et forøget Antal fastbundne, tomme Farløjer.

8 Timers Dagen skal jo have det i sig selv humane Formaal at gøre Livet lysere for Besætningerne; det vilde se ud som en saare grum Vittighed, hvis den kom til at nedsætte Mulighederne for Beskæftigelse.

Med Hensyn til dens paatænkte Vilkaarsforbedringer kan det iøvrigt falde et upræpareret Øje vanskeligt at faa Kik paa noget virkelig værdifuldt. Den øgede Fritid maa dog tabe en hel Del af Tilløkkelsen, fordi Folk, der er til Søs, ikke kan gaa hjem efter Fyraften. Der vil blive et Overskud af Fritimer, som det rimeligvis kan knibe med at faa gjort interessante, og man stilles overfor den Sandsynlighed, at Mennesker, der underkastes fælles Ophold indenfor et snævert Omraade, kommer til at kede sig med hverandre. Følgerne kan blive af forskellig Art; men ingen af dem kan vist være Omkostningerne værd — lige saa lidt som de paagældende Folk faar Udsigt til at føle sig lykkeligere end før.



Skibsmægler *VILHELM FROM BARTRUMSEN*

Ikke enhver Mand, der opfører sig brugbart paa Landjorden, egner sig til at gøre Gavn paa et Skib. og ikke enhver Foranstaltning, der slaar Rod paa Landjordens Arbejdspladser, kan bringes om Bord som noget hensigtsmæssigt. Forresten var det hidtil ikke Skik, at Søens tjærede Gutter indrettede sig efter Landkrabbernes Mønster; de fulgte andre Linier, fordi de havde Forstaaelse af, at deres Liv og Haandtering paatrykte dem et Særpræg.

Arven fra det gamle Aar er ikke uden mistrøstige Ingredienser af forskellig Slags; men det nye Aar skal jo leves, og det er rart at have i Erindring, at Skibene, der parrer Kontorflaget med Dannebrog, dirigeres af selvhjulpne, shippingtrænede Folk, der hidtil med Bravur har mødt Verdens gale Indfald. Og den vel afbalancerede Dispositionsduelighed maa siges at være et afgørende Aktiv i en Tid, da Verdenshandelen skranter og febersyge Nationer her og der vælter sig i Lagnerne.

Smaasejladsen imellem de danske Pladser fik ingen konjunkturbestemt Saftstigning i Fragttallet. De vedtagne Rater for denne Sejlads kunde ikke komme ud for væsentlige Forskydninger. Beskæftigelsesgraden var nogenlunde tilfredsstillende og Vejret i usædvanlig Grad gunstigt, saa Rejser uden Stormforsinkelser gennemførtes til langt ind i Efteraaret.

Aarets mest mærkbare Minus sørgede de voksende Driftsomkostninger for. Olie, Tovværk og Sejldug er kostbare Ting at købe, naar en Fragtstigning ikke glatter udlignende efter.

Men Chancerne for gennemførlig Fragtregulering maa skønnes ikke at staa for Døren i videre Grad. Grænsen for det mulige ansættes nemlig af D. S. B.

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
 Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

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 » »

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver
 til INDEN- OG UDENBORDS
 DANSK ARBEJDE
 Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
 Amager 1483.

Suenson & Jespersen
 COPENHAGEN K C



SHIPOWNING. CHARTERING. CLEARANCE
 PURCHASE AND SALE OF TONNAGE
 INSURANCE. AVERAGE AGENCY

M. B. COHN
 TOLDBODVEJ 22
 KØBENHAVN
 K.
 TELEFON 1403
 TELEGRAM-ADR.:
 AMIANTE
 GRUNDLAGT 1848

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmaid"

Amaliegade 36

HECKSHER & SØN'S EFTF.

J. CHRISTOPHERSEN, EDSV. SKIBSMÆGLER

GRUNDLAGT 1797

**EDSV. SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTINGSAGENTER**ASSURANCE- OG
HAVARIAGENTER

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

KØB OG SALG AF SKIBE

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Allerede i vor sidste Beretning kunde vi berette om en noget lysere Tone paa Fragtmarkedet. Denne Beretning har holdt sig, og til Trods for, at Markedet naturligtvis har været paavirket af Julehelligdagene, kan der i visse Trades endog konstateres yderligere Fremgang. Det er som sædvanlig Korn-Transporterne, der bærer Markedet oppe, og da der er al Sandsynlighed for, at europæiske Konsumlande efter Nytaar maa genoplage Eksporten af saavel Brød- som Foderkorn efter en forøget Maalestok, skulde der ogsaa være Mulighed for bedre Forretning for Tonnagen.

River Plate-Markedet har været relativt aktivt i den forløbne Uge, men Interessen har stadig været koncentreret om Baade, der har været i Stand til at give stor Kubik, og det synes, som om Rederne for at faa Forretning har været nødt til at skære Størrelsen ned. Dette er ganske vist ikke i Overensstemmelse med Minimalrate-Skemaet, men det synes, som om The Time Shipping Administrative Committee har lukket Øjnene for denne Kendsgerning, antagelig for at give den i River Plate disponible Tonnage en Chance for at komme bort fra dette Marked. Efterspørgslen strækker sig iøvrigt helt hen til April/Maj, men kun enkelte Redere synes at have Interesse for at dække sig saa langt frem i Tiden.

Af de øvrige Kornmarkeder er Gulfen det, der har taget det største Kvantum Tonnage. Raterne har været jævnt stigende, og i Øjeblikket ligger Værdien omkring 3/9d. pr. qr., Basis Antwerpen/Rotterdam, med 3d. ekstra til U.K. Havne. Ogsaa fra Nordamerika er der sluttet enkelte Baade, bl. a. St. John eller Halifax/U.K. 3/-. Der er ligeledes nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Korn fra British Columbia til U.K., men det synes at være vanskeligt at trække Baade i Ballast til denne Side til de af Befragterne nævnte Rater, der ligger omkring 27/6d., hvorimod Redernes Idé ligger nærmere 30/-. Australien har taget Tonnage til 2/3d. à 2/6d. Præmie. Senere har der fundet en Afslappelse Sted, og Befragterne forsøger i Øjeblikket at skaffe sig Tonnage til et Tillæg af 2/-. Denne Rate har dog ikke Interesse, og med den relativt sparsomme Tilgang, der er af Tonnage paa de til Stillehavet grænsende Markeder, maa disse Rater antagelig ogsaa sættes noget op.

De øvrige oversøiske Markeder har været relativt rolige. Fra Northern Range er der sluttet en større Kontrakt for Pig-Iron til Continentet til \$4.75, ligesom enkelte Baade har faaet Beskæftigelse med Transporten af Nitrate fra Hopewell til Continentet til omkring samme Rate. Der noteres enkelte Scrap-Laster fra U.S. Atlantic til Gdynia til 20/-, Option Rotterdam til 19/-.

Sukker fra Cuba indikerer 17/6d. à 18/- for stor Tonnage til U.K. Continent, Option San Domingo Lastning til 1/- lavere. Handy Baade kan faa 6d. mere. Sukker Cuba/Casablanca indikerer 17/6d. for 4000 Tonner, og samme Størrelse kan slutes til Bordeaux til 20/6d. à 21/-.

Fra Syd-Pacific er der stadig nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Transport af Nitrate fra Chile, saavel til Europa som til U.S.N.H., men disse Befragtere foretrækker jo som bekendt at dække deres Behov paa Timecharter-Basis. Nord-Pacific Markedet er uden nævneværdige Udsving, F.i.o. British Columbia/U.K. indikerer omkring 29/-, og til Australien søges Tonnage til omkring £7,500. — Lumpsum for 430.000 Kubikfod Baad.

Paa Østen har der været noget mere Liv i Soyabønne-Markedet. En Baad, der kom for sent til sin Annulleringsdato, maatte akceptere 34/- for prompt

Lastning, men senere er der sluttet Tonnage til 35/- for gammel Baad og 36/- for moderne Baad, Januar/Februar. Fra Saigon sluttedes en stor græsk Baad til 35/-, men moderne Tonnage kan antagelig faa 1/- maaske 1/6d. mere for Februar-Lastning. Fra Philippinerne søges der stadig Tonnage for Sukker til U.S.N.H., for hvilken Forretning Befragterne byder \$9.50. De synes dog at have noget Besvær med at skaffe den nødvendige Tonnage til denne Rate.

De indiske Markeder har været sparsomt repræsenteret. Græsk 7,500 Tonner sluttedes Madraskysten/p.p. U.K. til 33/9d., hvilket antageligt kan gentages for Februar/Marts.

Fra Sydafrika er der nogle flere Kulordrer til Rødehavet, Indien og Østen. Raten ligger omkring 11/-.

De europæiske Markeder har været stille og nærmest vigende. Det synes, som om det er vanskeligt at placere de almindeligvis i disse Farter anvendte Størrelser paa omkring 4/5000 Tons. Nedgangen har dog ikke været særlig stor, da Rederne holder godt igen.

Paa Timecharter-Markedet er der nogen større Efterspørgsel efter Tonnage, men Rederne synes at have faaet en stærkere Tillid til Fremtiden, og Forretningernes Antal er derfor stærkt begrænset. Forskellige amerikanske Befragtere er aabne for Tonnage for 1—2 Aar, og de antyder omkring 7/- for moderne Diesel-Tonnage for disse Perioder.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i November Maaned 1937, samt Antallet af udgaaede Skibe

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	Med Ladning	I Ballast
U. S. A.	11	38,916	10	1
Belgien	1	4,752	—	2
Brasilien	1	3,967	1	—
Danzig	1	361	2	—
Danmark	21	41,673	17	1
Tyskland	322	459,114	269	47
Ægypten	1	2,719	1	—
Estland	6	3,414	5	1
Finland	19	28,385	16	4
Frankrig	59	87,095	58	2
Grækenland	40	102,903	27	13
Storbritannien	177	335,817	145	29
Italien	18	54,677	23	—
Jugoslavien	13	35,277	13	5
Japan	3	17,995	2	2
Lettland	7	14,206	4	2
Litauen	1	205	1	—
Nederlandene	291	352,619	210	49
Norge	76	132,610	57	12
Panama	1	4,769	1	—
Polen	6	4,180	4	2
Portugal	5	9,622	4	1
Rusland	6	8,956	6	—
Island	1	428	1	—
Sverige	64	77,041	59	7
Peru	—	—	1	—
Ialt	1,151	1,821,791	937	181

Ialt afgaaet: 1,118 Skibe.

»Compass«

Det meget smukt udstyrede Blad »Compass«, som udgives af Vacuum Oil Company og sendes i et meget stort Oplag til betydende Personer og Virksomheder inden for Søfartskredse hele Verden over, bringer i det lige udkomne Nummer baade en Omtale af A. P. Møllers Nybygning »Grete Mærsk« og desuden en hel Artikel om Færøerne.

Denne Artikel fortæller om det færøske Fiskeri og beskriver desuden den Proces, Fiskene gaar igennem, fra de bliver fanget, til de bliver eksporteret som Klipfisk.

Da Artiklen bringer flere anerkendende Udtalelser om færøsk Klipfisk, vil den sikkert gøre sit til at udbrede Kendskabet til denne for Færøerne saa vigtige Eksportartikel ude i Verden.

(Fortsættes Side 17.)

SALDO AT OVERFØRE Fortsnt fra Side 13.

der med sportslig Glæde udkonkurrerer Smaaskibene ved hver given Lejlighed. Og Statsbanernes Stilling tillader jo Institutionen at dyrke det sportslige Moment uden bekymret Skelen til det forretningsmæssige. Naar Fulloget damper af med Gods til en Fragt, der ikke dækker Befordringen, medens tilsvarende Smaaskibe af den Grund fremdeles ligger fragtsøgende, betaler Staten den trafiksportslige Danmarksmester en Pengepræmie, d. v. s. tilfører Statsbanernes Kasse Dækning for det Tab, Transporten forvoldte. De Borgere og Institutioner, som betaler Statsskat, er Pengenes Kildespring. Af disse kommer Skipperen til at staa daarligst, for han mister ikke alene sin Last, men maa ogsaa være med til at betale Jernbanen for Befordringen. Den gunstligst stillede er Købmanden, hvis Varer gik pr. Banevogn i Stedet for pr. Skib, idet hans Erlæggelse af Fragt ikke har dækket Befordringsomkostningerne; den sidste Ende udlignes jo gennem Statstilskud, og Købmanden faar saaledes sin Statsskat afkortet. De øvrige Skatteydere, der intel har haft med Godset at gøre, danner Laget mellem de to Yderpunkter: de betaler uden at komme ud for Fløjenes Plusser og Minusser. Det er pudsigt at ialtage de

forskellige Reflekser, en saadan Godsbefordring kan kaste ud over Landet.

Til Sportens Perfektionering blev Storstrømsbroen som fuldbyrdet Kendsgerning overgivet til Statsbanernes Afbenyttelse, og Smaaskipperne stilles endnu haardere scratch i det fortløbende Handicap med Banerne. De bør dog ikke tabe Modet, for Deres nuværende Placering i en Handicap er jo netop et Lyspunkt. Naar en Gang den kunstige Situation, der giver Banen et Forspring, udlignes, vil de med tilfreds Forstaaelse af Udholdenhedens Værdi være klar over, at de paa rimelige Vilkaar i fuldt Omfang kan besætte deres naturlige Omraade indenfor Godsbefordringen mellem danske Havne. Trænede gennem et Handicap, kan de aldrig blive ringe Folk i et Løb, der byder dem lige Vilkaar.

Men nu skifter Aarstallet saavel for de større som for de mindre Skibe. Erhvervet gaar ind i et Aar, hvis Ansigt er ukendt. Hvilke realisable Ønsker. Fremtiden kan bære, faar staa hen; men lad det Ønske være udtalt, at Søfartens Mænd overfører som Saldo Villien til vaagen og uforknytt Beslutning til Gunst for den bedste Løsning af de Opgaver, der bliver Faget stillet af 1938!

Vilhelm From Bartrumsen.

**MATTHEWS,
WRIGHTSON & CO., LTD.**

og

**MATTHEWS, WRIGHTSON
(SHIPPING) LTD.**

London,

*Ønsker alle deres Forbindelser
et godt Nytaar.*

Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

N. P. Winding (Forh. Skibsfører)

anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til
Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,
Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod

KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB

Vi under tegnede anbefale os med ferak Vand, baade til
Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

◀ Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner: ▶

Dag Telefon:

Nat Telefon:

Amager 5366 og Amager 5637.

Olto Møller & Co.

LÜTGENS & REIMERS, HAMBURG 11

— 1837 - existing 100 years - 1937 —

TOWAGE - LIGHTERAGE

Large fleet of powerful and suitable steamtugs in any size

Day and night service

Telegr.-Addr.: "BEISTAND" - Telephone: 365993

General-Agent for Denmark: Jørgen A. Rasmussen

33 Amaliegade, Copenhagen K.

(also representing Esthonia and Finland)

CADENIUS & GRAHN ^{A/B}

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1891

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotkae

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND

THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES

IN FINLAND

VINKE & CO.

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 24880 (8 lines)
Vinkeco

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. O/Y

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

DANSK SKIBSBYGNING I 1937 Fortsat fra Side 12.
 ter, at der skal ske en Nedgang i Skibspriserne. Det er imidlertid vanskeligt at se, hvorledes en saadan Nedgang, fraset Konjunkturedgangen, skal fremkomme, idet Priserne paa Udrustning og Materialer til Skibene i det store og hele ikke er gaaet ned, medens Lønnen er i Stigning. Prisen paa Staalmaterialer er af det europæiske Kartel fastlagt paa det nu gældende Niveau indtil Midten af 1938, og for Danmarks saavel som for de øvrige skandinaviske Landes Vedkommende udløber Arbejdsoverenskomsterne umiddelbart efter Nytaar, og der maa til den Tid ventes en yderligere Stigning af Arbejdslønnen. Nybygningspriserne ligger under Hensyn til Byggeomkostningerne paa et meget rimeligt Niveau, og de enkelte Værfter, der kun har Ordre for en kortere Periode, og derfor kan give hurtig Levering, vil ogsaa kunne vente at faa god Beskæftigelse i det kommende Aar, da Rederierne stadig sætter ind paa nye Felter og for at bevare deres Konkurrenceevne fremover fornyer deres Flaade med moderne økonomiske Baade.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fortsat fra Side 15.

Amerikansk og italiensk Dampner i Kollision

Den 8,000 Tons store amerikanske Dampner »City of Hamburg« er kollideret med den italienske Dampner »Confidenza« øst for Terschelling. Den italienske Dampner tog kun ringe Skade, men »City of Hamburg« fik en stor Lækage, og to Lastrum er fyldt med Vand. Den fortsatte dog til Cuxhafen ved egen Hjælp.

Skipperen gravede Skibet ud

For omtrent et Aars Tid siden blev Galeasen »Marie«, København, en Dag, da den sejlede i Bygestrømmen ved Stubbekøbing, af en voldsom Orkan slynget paa Grund ud for Bønsvigskoven.

Siden har Skibet staaet haardt paa Grunden, men i Løbet af Sommeren har Skipper Esben Jensen, København, gravet en Rende fra Skibet ud mod Skoven, og forleden Dag, da det var Højvande, lykkedes det at faa »Marie« løs af Grunden og ud i Renden, saaledes at der kun er en lille Sandbanke, der skiller den fra selve Bøgestrømmen. Denne haabede Skipperen saa at kunne forcere, naar det blev Højvande igen.

Svenske Erhverv ønsker Aftale med Franco

Alle de store svenske Erhvervsorganisationer har henvendt sig i det svenske Udenrigsministerium og fremsat Anmodning om, at Sverige snarest indleder Forhandlinger med General Francos Regering.

Paa en enstemmig Erhvervsopinions Vegne erklærer Organisationerne, at de maa ønske en Handels- og Søfarts-overenskomst afsluttet med Burgos-Regeringen. Andre Stater genoptager Handelsforbindelsen, og det er en legitim svensk Erhvervsinteresse, at svenske Muligheder ikke forspildes paa dette spanske Marked.

Knippelsbro og Langebro

Ifølge Resolution fra Ministeriet for offentlige Arbejder er der i Reglementet for Københavns Havn indsat følgende Bestemmelser vedrørende Knippelsbro og Langebro:

»Fartøjer, som ikke fremdrives ved egen Maskinkraft, samt alle Fartøjer over 1,500 B.R.T. maa kun passere disse Broer med tilstrækkelig kraftig Bugserhjælp.

Fartøjer over 800 B.R.T. maa kun passere de nævnte Broer med Lods om Bord. Undtaget herfra er dog Fartøjer, der gaar i regelmæssig Fart paa Havnen, og som normalt passerer nævnte Broer mindst hver 14. Dag.

Bestemmelserne træder i Kraft med Gyldighed fra den 1. Januar 1938 at regne.

Det nye Havundersøgelses-skib er forsikret

Som bekendt blev den danske Stats Havundersøgelses-skib »Dana« for et Par Aar siden paasejlet og sank, hvorved der paaførtes Staten et betydeligt Tab, der ikke var dækket ved Forsikring. Daværende Handelsminister Hauge udtalte i den Anledning, at det havde været bedre, hvis Skibet med dets Indhold af kostbare Installationer og Instrumenter havde været forsikret, saaledes at Staten havde betalt en mindre Præmie hvert Aar i Stedet for nu at maatte tage det betydelige Tab ved Bygningen af det nye Skib. Fiskeridirektoratet har som Folge heraf indhentet Tilbud paa Forsikring af det nye »Dana« og gennem Land-

brugsministeriet ved en Tillægsbevilling paa Finansloven søgt om Dækning for Præmieudgiften hertil.

Finansudvalget har tiltraadt Bevillingen, og det nye »Dana« er saaledes forsikret i en Kreds af danske Søforsikringsselskaber med »De Private Assurandører« som Hovedassurandør.

Den danske Havnelods

Fra Søkort-Arkivet er udsendt et Tillæg til »Den danske Havnelods«, 12. Udgave, og heri findes oplysende Kort over Udvidelserne ved Fredericia Havn, København Sønder Havn og Yderhavn, Prøvesten Havn og den nye Skovshoved Havn.

Desuden gives Oplysninger om alle de Forandringer, der i de senere Aar er foretaget ved danske Havne og Broer, samt om de nye Reglementer.

»Black Prince«

I forrige Uge søsattes fra Akers mekaniske Verksted det største Passagerskib, der er søsat i Norge, nemlig Rederiet Fred. Olsens nye Engelsbaad »Black Prince«. Skibet blev døbt af Kronprinsesse Märtha. »Black Prince« er paa ca. 5,200 Brutto Tons. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af B. & W.-Motorer paa ialt ca. 7000 H. K. Og Skibet er det smukkeste Skib, der endnu er bygget ved Værftet.

Stabelafløbningen var overordentlig højtidelig og forløb programmessigt.

Sømandens Julemaaltid

Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fonds Julefest for Søens gamle, »Sømandens Julemaaltid«, afholdtes i Allégades Selskabslokaler, hvor ca. 130 gamle Sømand af alle Kategorier var Fondens Gæster. Der forelaa Gaver og Hilsener fra Landsmænd i alle fem Verdensdele og fra ca. 100 danske Skibe i Søen. Ved Bordet mindedes Skibsreder *Herskind*, Newcastle, der har indstiftet Sømandens Julemaaltid, og Fondens mangeaarige Formand *Alex Larsen*, der døde for kort Tid siden.

Fremragende Kunstnere underholdt de gamle, og Fondens Protektor, Prins Valdemar, deltog i Festen, hvor Prinsen personlig foretog Gaveuddelingen til de gamle, for hvem denne Fest hører til de uforglemmeligste Oplevelser i Aarets Løb.

Esbjerg Havn

Der foreligger nu Oversigt over Trafikken paa Esbjerg Havn i 1937. Trafikhavnen har saaledes været anløbet af ca. 1200 Skibe med en samlet Netto-Register-tonnage paa ca. 1,027,000 eller omtrent det samme som i 1936 (1305 Skibe paa tilsammen 1,029,745 Tons). Fiskerihavnen har i 1937 været anløbet af ca. 9200 Fartøjer paa tilsammen 96,300 Registertons, omtrent det samme som i 1936. Havnens Indtægter i Havne- og Bropenge vil dog blive noget større i 1937 end i 1936, nemlig henholdsvis ca. 1,480,000 mod 1,440,000 Kr. Værdien af den fra Søen indbragte Fisk bliver antagelig en Ubetydelighed mindre i 1937 end i 1936, nemlig henholdsvis 7,350,000 Kr. og 7,950,000 Kr.

Rekordaar for Kolding Havn

Regnskabet for Kolding Havn for 1936—37 foreligger nu. Det viser sig, at Havnen har haft et Rekordaar. For første Gang er Varemængden over 300,000 Tons, og Overskudet er trods betydelige Nyanlæg 178,000 Kr. Paa Eksportmarkedet er der omsat 171,500 Dyr. Om Udsigterne for indeværende Aar oplyses, at den gunstige Udvikling synes at fortsætte, idet Havne- og Bropenge til Dato har indbragt 85,000 Kr. mere end budgetteret.

PERSONALIA

Dødsfald

Fhv. Skibskaptajn *Jacob Moldt*, Sønderborg, er død i sit Hjem, 79 Aar gammel. Den afdøde var en af Danskhedens gamle Forkæmpere i Byen og var Medlem af det første danske Byraad her efter Genforeningen, ligesom han i en Arrække indtil sin Død var Oldemand for Skipperlauget i Sønderborg.

Fhv. Direktør i Dansk-Russisk Dampskibs-Selskab *Jens Chr. Jensen* er død 88 Aar gl.

Direktør Jensen kom tidligt til Søs og var præget af de store Have, han i sin Ungdom havde sejlet paa. Han begyndte sin Karriere i Sejlskibene, kom som ung Styrmand ind i Dansk-Russisk, avancerede til Kaptajn, senere til Skibsinspektør, og i 1907, da Selskabets Stifter, Direktør Poul Mørck, døde, indtraadte han i Direktionen sammen med Direktør Reinhard.

Han var en baade afholdt og dygtig Leder i det store Rederi. Da Dansk-Russisk i 1920 blev sammensluttet med D. F. D. S., trak Direktør Jens Chr. Jensen sig tilbage.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

28.12.37

LONDON	22,40	MADRID	43,00
NEW-YORK	449,25	AMSTERDAM	249,80
BERLIN	180,75	STOCKHOLM	115,65
PARIS	15,35	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,20	HELSINGFORS	9,97
ZÜRICH	103,95	PRAG	15,90
ROM	23,80	WARSAWA	85,55

80 Aar

Forhenværende Skibsfører i D. F. D. S. Kaptajn *J. C. P. Hardt* fyldte 25. December 80 Aar. Kaptajn Hardt kom tidligt ud med tyske Sejlskibe. Efter at have taget Styrmandseksumen og aftjent sin Værnepligt paa Fregatten

»Fyen« blev han i 1883 ansat som Anden-Styrmand i D. F. D. S. Styrmand blev han i 1889. Som Skibsfører fra 1900 førte han en Række af Selskabets Skibe, deriblandt i 16 Aar »M. G. Melchior«. Med dette Skib foretog han bl. a. i 1918 en vanskelig og farlig Sejlads til England for at hente en Delegation, i hvilken befandt sig Etatsraad H. N. Andersen, Etatsraad Glückstadt og Sønderjyden Kloppeborg-Skrumsager. Blandt de mange Passagerer, den gamle Kaptajn i Aarens Lob har befordret paa de forskellige Ruter, vandt han sig talrige Venner.

75 Aar

Tidligere Skibsfører i Dansk-Russisk Dampskibsselskab Kaptajn *N. M. Petersen* fyldte 26. December 75 Aar. Kaptajn Petersen var i mange Aar Revisor i Den almindelige danske Skibsførerforening.

60 Aar

Kaptajn *J. B. Mathiasen* fyldte 23. December 60 Aar. Kaptajn Mathiasen var gennem mange Aar Fører af Store Nordiske Telegrafskibsselskabs Dampere »Store Nordiske«.

POSITIONSLISTE PR. 29. DECEMBER 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Horsens 25.12.
 s.s. *Aaro*, Teilman-Thomsen, afg. Cardiff 7.12. til Dakar.
 m.s. *African Reefer* afg. Haifa 26.12.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore til Manila 26.12. udg.
 s.s. *Alabama* ank. Santa Fé 24.12.
 s.s. *Alfa* ank. Malaga 27.12.
 s.s. *Algarve* afg. Alexandra 27.12. til Algier.
 m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Aden til Suez 26.12. hjg.
 s.s. *Alssund*, Hansen, afg. Dakar 18.12. til Frederikshavn. pass. 55,42° N., 32,30° W. 26.12.
 m.s. *American Reefer* afg. San Francisco 23.12.
 s.s. *Amerika*, Dahl, ank. St. Thomas 24.12. hjg.
 s.s. *Anna* pass. Kbhvn. 27.12.
 m.s. *Annam*, Seier Christensen, afg. Aden til Singapore 20.12. udg.
 m.s. *Argentina* afg. Madeira 20.12. til Kbhvn.
 m.s. *Arizona* ank. Kbhvn. 24.12.
 m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. New York 24.12. til Rio de Janeiro.
 m.s. *Asia*, Andersen, pass. Mona Island p. R. t. Hull 17.12. hjg.
 s.s. *Askø*, Hansen, afg. Newcastle on Tyne 22.12. til Catania.
 m.s. *Asnæs* pass. Dover 29.12.
 m.s. *Astoria*, Jensen, forv. pass. Panama Kanal 27.12.
 s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Dakar 18.12. til Carontes.
 m.s. *Australian Reefer* pass. Cristobal 26.12.
 m.s. *Australien*, Hansen, pass. Zamboanga p. R. t. Pisco 22.12.

B

s.s. *Bergenthus* afg. Kbhvn. 28.12. til Vestmøge.
 s.s. *Bes* pass. Tarschelling 29.12.
 s.s. *Betta* afg. St. Louis 27.12.
 s.s. *Birgit*, Lisberg, pass. Kbhvn. 25.12.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Dakar 23.12.
 s.s. *Bodil* ank. Antwerp 28.12.
 s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Kbhvn. 26.12.
 m.s. *Boringia*, Varing, ank. Saigon 24.12. hjg.
 m.s. *Bornholm*, P. Haure-Petersen, afg. Gand 25.12.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rotterdam 23.12.
 s.s. *Brasilien* ank. Kbhvn. 12.12., afg. 30.12. til Gulven.
 m.s. *Brazilian Reefer* pass. Cristobal 15.12.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Kbhvn. 16.12.
 s.s. *Britta* ank. Trapani 28.12.
 s.s. *Broholm* ank. Antwerpen 26.12.
 s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Louisberg 20.12. til Aarhus, pass. Cape Race 21.12.
 s.s. *Brynhild* afg. New York 16.12. til Oslo.

C

m.s. *California* afg. Rio 13.12. til Kbhvn.
 m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Azores p. R. t. St. Thomas 22.12. udg.
 m.s. *Canadian Reefer* ank. Rio de Janeiro 27.12.
 s.s. *Carmen* pass. Brunsbüttel 27.12.
 s.s. *Charkkow* afg. Antwerpen 25.12. til Casablanca.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Shimonoseki til Chefoo 24.12. hjg.
 m.s. *Chilean Reefer* pass. Cristobal 26.12.
 s.s. *Christiansborg* afg. Manati 24.12.
 m.s. *Chr. Holm* pass. Caripito 30.12.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Seville 24.12.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Bremen 26.12.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Rouen 23.12. til Methil.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Nauru 10.12.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Gdynia 27.12.

D

s.s. *Dagmar* pass. Gibraltar 26.12.
 s.s. *Dagmar* afg. Kbhvn. 25.12. til London.

s.s. *Dania*, Danholt, ank. Methil 27.12.
 m.s. *Danmark* pass. Flores 27.12. til Aruba.
 m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, pass. Capetown p. R. t. Las Palmas 25.12. hjg.
 s.s. *Delaware* afg. Norfolk 15.12. til Oslo.

E

s.s. *Ebro* ank. Nemours 27.12.
 s.s. *Egholm* afg. Horsens forv. 28.12. til Nakskov.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Marseilles 28.12.
 s.s. *Ellensborg* ank. Helsingør 22.12.
 s.s. *Elic*, Rasmussen, forv. ank. Huelva 29.12.
 s.s. *Else* ank. Rotterdam 27.12.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Aarhus 26.12.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Aalborg 27.12.
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, afg. Nykøping 23.12.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Swansea 24.12. til Oslo.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, pass. Skagen 25.12. p. R. t. Anvers.
 s.s. *Erna* ank. Rouen 27.12.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Gøteborg 29.12. udg.
 s.s. *Ester* pass. Ushant 29.12.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, forv. afg. Nantes 29.12.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Aarhus 28.12.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Astoria 26.12. hjg.

F

m.s. *Fanø* oplagt Marstal 17.12.
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Glasgow 22.12.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Colombo til Penang 27.12. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Seaham Harbour 20.12.
 s.s. *Fredensborg* ank. Philippeville 23.12.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Fredericia 25.12.
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 18.12.
 s.s. *Frode* afg. Gdynia 16.12. til Santos.

G

s.s. *Garonne* afg. København 25.12. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* ank. Kbhvn. 23.12.
 s.s. *Gerda* pass. Dover 28.12.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Glasgow 27.12.
 s.s. *Gorm* afg. New Orleans 22.12. til Norfolk, Va.
 s.s. *Grete* ank. Buenos Aires 24.12.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, ank. Gdynia 26.12.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Korsør 23.12.
 s.s. *Halfdan* afg. Middelfart 28.12. til København.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Cardiff 23.12.
 s.s. *Hans*, From, ank. Stettin 29.12.
 s.s. *Harald* ank. Ramvik 28.12.
 s.s. *Harriet* ank. Odense 28.12.
 s.s. *Helene* ank. Kotka 28.12.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 25.12.
 s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, ank. Skutskår 21.12.
 s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 24.12.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Nakskov 8.12.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Dover 26.12. p. R. t. Middlesbrough.
 s.s. *Inger* pass. Brunsbüttel 27.12.
 s.s. *Inger Toft* afg. Newport Mon 22.12., pass. Lisbon 26.12.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Rotterdam 19.11.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Hamburg 25.12.
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Pedersen, ank. Kbhvn. 26.12.
 s.s. *Ivar* afg. Bahia 27.12. til Madeira.

J

s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Rouen 24.12.
 m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Ushant p. R. t. Rotterdam 27.12. hjg.

A/B NIELSEN & THORDEIN

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGØ

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 25.12.
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 28.12.
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 28.12. til København.
 s.s. *Johanne* ank. Raumo 27.12.
 s.s. *Jonna* afg. Portland Ore 28.12.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Middlesbrough 27.12. udg.
 s.s. *Jutta* ank. Wiborg 27.12.
 s.s. *Jægersborg* ank. Garston 27.12.

K

s.s. *Kai, Friis*, ank. Malaga 21.12.
 s.s. *Kabo*, Brockmann, afg. Llanelly 25.12. til Baltimore Ma., pass. Barry 26.12.
 s.s. *Karen Toft* ank. Rendsburg 25.12.
 s.s. *Karla* pass. Cabo Carvoeiro 24.12.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 27.12.
 s.s. *Kentucky* afg. Danzig 19.12. til Norfolk.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvard, ank. Lysaker 27.12.
 s.s. *Knud* afg. Swansea 24.12. til Spezia.

L

s.s. *Laila* ank. Valparaiso 24.12.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Marseilles 27.12. udg.
 s.s. *Laura* afg. Buenos Aires 24.12.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Glasgow 23.12.
 s.s. *Lilleborg* ank. Danzig 26.12.
 s.s. *Lillian* ank. Wiborg 23.12.
 s.s. *Linda* ank. Kotka 26.12.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Drammen 24.12.
 m.s. *Louisiana* afg. Göteborg 11.12. til River Plate.
 s.s. *Lundby* ank. Sabang 17.12.
 s.s. *Lynes* pass. Dunnet Head 26.12.

M

s.s. *Margit*, Jensen, ank. Setubal 23.12.
 s.s. *Magnus* ank. Tallinn 23.12.
 s.s. *Maja* ank. Thames 20.12.
 s.s. *Najaden* ank. Rouen 20.12.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Cocanada til Port Said 24.12. hjg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Hamburg 11.12., pass. Coenhaven 14.12.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 27.12.
 s.s. *Marie Toft* ank. San Juan 27.12.
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 25.12.
 m.s. *Marocco* afg. Kbhvn. 28.12. til Horsens.
 s.s. *Martin Carl*, Bastrup, afg. Birkenhead 24.12., pass. Dunnet Head 26.12.
 s.s. *Maryland* afg. Santos 18.12. til Madeira.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. La Pallice 27.12. hjg.
 s.s. *Minsk* afg. Catania 28.12. til Messina.

N

s.s. *Najaden* ank. Rouen 20.12.
 s.s. *Nancy* pass. Dungeness 23.12.
 s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Blyth 24.12.
 s.s. *Nerma* ank. Manchester 23.12.
 s.s. *Nevada* ank. Kbhvn. 25.12.
 s.s. *Niobe* afg. Raumo 27.12.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, afg. Bremen 28.12. til Holbæk.
 s.s. *Nordborg* afg. Huelva 23.12.
 m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, ank. New York 14.12.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 28.12.
 s.s. *Olaf* ank. Kramfors 24.12.
 m.s. *Olympia*, Lorentzen, afg. New York 18.12.
 m.s. *Oregon* ank. Santos 22.12.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Grangemouth 24.12.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, pass. Dondra Head p. R. t. Singapore 25.12. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Coueron 25.12. til Pomaron.
 s.s. *Paula* afg. Paita 23.12.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Cape Agulhas p. R. t. Las Palmas 23.12. hjg.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Boston 20.12.

R

s.s. *Randa* ank. Rochester 27.12.
 s.s. *Riga* ank. Uddevalla 28.12.
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 28.12. til Hamburg.
 s.s. *Rosenborg* afg. Saffi 25.12.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 28.12. til Kbhvn.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Port Arthur 26.12.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Kbhvn. 27.12.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Immingham 24.12.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 27.12.
 s.s. *Sejra*, Rasmussen, afg. Helsingør 25.12. til Antwerp, pass. Skagen 26.12.
 s.s. *Selma* afg. Malta 25.12.
 s.s. *Sessa*, ank. New York 19.12.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Rotterdam 24.12. udg.
 s.s. *Sigrun* afg. Raumo 23.12. til London.
 s.s. *Silkeborg* ank. Gdynia 25.12.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kbhvn. 26.12.
 s.s. *Skagen* afg. Göteborg 24.12. til Liverpool.
 s.s. *Skandia* pass. Dover 23.12. til Botto, Rouge.
 s.s. *Skjold* ank. Havre 24.12.
 s.s. *Skodsborg* afg. Boston 24.12.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 28.12. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. La Pallice 25.12.
 s.s. *Stadion II* afg. Skien forv. 28.12. til Kolding.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Middlesbro 24.12.
 s.s. *Stella* afg. Stettin 29.12.
 s.s. *Stensby* ank. Grangemouth 23.12.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Torsdagsoen 24.12.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Limhamn 27.12.
 s.s. *Svanhild* ank. Kbhvn. 25.12.
 s.s. *Svanholm* afg. Danzig forv. 28.12. til København.
 s.s. *Suava* afg. Boulogne sur Mer 27.12. til Sarpsborg (Norge).
 s.s. *Soborg* ank. Casablanca 25.12.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 21.12. til Manchester.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 13.12.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Pedro 11.12.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Grenaa 29.12. til Kirkwall.
 s.s. *Tenja* pass. Holtenua 27.12.
 s.s. *Tennessee* afg. Neufahrwasser 6.12. til Baltimore.
 m.s. *Tongking*, Berg, afg. Algiers til Genoa 27.12. udg.
 s.s. *Tonny*, Schroder, afg. Horsens 27.12. til Stettin.
 s.s. *Tomsk* ank. Alexandria 27.12.
 s.s. *Tovelil*, ank. New York 24.12.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Nakskov 28.12. til Hull.
 s.s. *Trondhjem* afg. Stavanger 28.12. til Kbhvn.
 s.s. *Tula* afg. Aalborg 28.12. til Kbhvn.
 m.s. *Tunis* ank. Lissabon 28.12.
 s.s. *Tureby* afg. Santos 25.12. til B. Ayres.

U

s.s. *Uffe* afg. Swansea forv. 28.12. til Kbhvn.
 s.s. *Ulla* afg. Buenos Aires 24.12.
 s.s. *Uranienborg* afg. Christobal 20.12.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Immingham 27.12.
 s.s. *Viborg* ank. Huelva 23.12.
 s.s. *Virginia* ank. Esbjerg 15.12.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Dublin 23.12.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 25.12.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 28.12. til Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* pass. Ushant 26.12.

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: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

Telefon 2070 · 12610



WORLD WIDE CONTRACTING

DIESEL OIL - BUNKERCOAL
STEVEDORING - TOWAGE

JØRGEN A. RASMUSSEN

33, AMALIEGADE - COPENHAGEN
TELEGRAMS: JORGARAS

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

53. Aargang.

København 30. December 1937.

Nr. 52.

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

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

Næste Nummer af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer Torsdag den 6. Januar 1938.

I. Østersøen.

4016. Danmark. Bornholm SE.-Kyst. Salthammer Rev. Sømærke atter i Orden. Den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Salthammer Rev.*, paa $55^{\circ} 02'$ ($14''$) N. $15^{\circ} 09'$ ($11''$) E. er atter paa Plads og i Orden.
(E. f. S. Nr. 51/4011 1937.)
4017. Sverige. Norrköping—Arkö. Lystønder atter tændt.
(U. f. s. Nr. 51/3685. Stockholm 1937.)
Nedennævnte Lystønder er atter tændt:
Fläskö norra og *Fläskö södra* c. $58^{\circ} 35'$ N. $16^{\circ} 51'$ E. *Anholmen. Ettergrundshällan*.
(E. f. S. Nr. 51/3920 1937.)
4018. Sverige. Indløbet til Nyköping. Örsbaken Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 51/3684. Stockholm 1937.)
Lystønden *Örsbaken* paa c. $58^{\circ} 43'$ N. $17^{\circ} 08'$ E. er inddraget for Vinterperioden og erstatet med en Stage med Kost.
4019. Sverige. Öregrundsgrepen. Bellonagrundet Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 51/3754. Stockholm 1937.)
Lystønden *Bellonagrundet* paa c. $60^{\circ} 22'$ N. $18^{\circ} 24'$ E. er inddraget for Vinterperioden.
4020. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Elofsgrund Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 51/3681. Stockholm 1937.)
Lystønden *Elofsgrund* paa c. $60^{\circ} 46'$ N. $17^{\circ} 23'$ E. er inddraget for Vinterperioden.

4021. Sverige. Gävlebukten. Det nye Farvand til Gävle N. om Eggegrund. 3 nye Baaker opført.

(U. f. s. Nr. 51/3682. Stockholm 1937.)

Som Afmærkning for det nye Vinterfarvand til *Gävle Yderred* er yderligere opført nedennævnte Baaker:1. Paa Skæret *Tärnhällan* paa $60^{\circ} 46',_{85}$ N. $17^{\circ} 18',_{55}$ E. er paa et Træstillads anbragt en gul og hvid, firkantet Plade.2. Paa *Edsköklubb Strand* paa $60^{\circ} 47',_{38}$ N. $17^{\circ} 20',_{70}$ E. to paa et Træstillads anbragte gule og hvide Plader, hvoraf den øverste er kvadratisk med en Spids nedad og den nederste rektangulær.3. Paa Skæret *Norrskärsklabb* paa $60^{\circ} 46',_{70}$ N. $17^{\circ} 24' 30''$ E. en firkantet Plade, der, saa snart Vejforholdene tillader det, vil blive malet gul og hvid.Baakerne 1 og 2 overet med Baake 3 angiver en Anduvningssektor N. om *Eggegrund* mellem *Hansbådan* og *Petres Bank*.

(E. f. S. Nr. 41/3208 1937.)

4022. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 51/3666, 51/3673, 51/3674, 51/3675, 51/3676, 51/3678 og 51/3680. Stockholm 1937.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

Östra Finngrundsbanken c. $60^{\circ} 55'$ N. $18^{\circ} 27'$ E. *Västra Finngrundsbanken*. *Hansåkersgrundet* c. $61^{\circ} 42'$ N. $17^{\circ} 14'$ E. *Långrogrundet* c. $63^{\circ} 15'$ N. $19^{\circ} 38'$ E. *Vegagrundet*. *Nordvalen*. *Sörvalden*. *Gerdas grund*. *Tjuvholmssundet södra* c. $65^{\circ} 32'$ N. $22^{\circ} 10'$ E.**4023. (T). Sverige. Ljusne Fjärden. Ljusne Havn. Havnearbejder.**

(U. f. s. Nr. 51/3679. Stockholm 1937.)

Paa Grund af Kajens Ombygning er der dannet en Grund udenfor, hvorfor det anbefales Skibe, der skal anløbe *Ljusne*, at tage Lods.c. $61^{\circ} 12',_{4}$ N. $17^{\circ} 08',_{2}$ E.**4024. Sverige. Brämön. Oplysning om Signal.**

(U. f. s. Nr. 51/3677. Stockholm 1937.)

Signalet fra *Brämön Fyr* paa c. $62^{\circ} 13',_{2}$ N. $17^{\circ} 44',_{6}$ E. for at *Fyrskibet Östra Kvarnen* ikke er paa Station, er forandret til en Kegel med Spidsen opad.

(E. f. S. Nr. 25/2036 1937.)

4025. Sverige. Bottniske Bugt. Norströmsgrund Fyrskib inddraget for Vinteren.

(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet Norströmsgrund paa c. $65^{\circ} 08'$ N. $22^{\circ} 20'$ E. er inddraget for Vinterperioden.**4026. Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen. Lodsudkigsstation lukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 51/3668. Stockholm 1937.)

Rödkallen Lodsudkigsstation paa c. $65^{\circ} 19'$ N. $22^{\circ} 22'$ E. er lukket for Vinterperioden.**4027. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kemi. Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 35/1324. Helsingfors 1937.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Kemi kyrktorn c. $65^{\circ} 44'$ N. $24^{\circ} 34'$ E. *Kemi övre* og *Kemi nedre*.**4028. Finland. Bottniske Bugt. Ajos Lystønde inddraget for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 35/1327. Helsingfors 1937.)

Lystønden *Ajos* paa c. $65^{\circ} 40'$ N. $24^{\circ} 31'$ E. er inddraget for Vinterperioden.**4029. Finland. Bottniske Bugt. Oulu. Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 35/1321 og 35/1325. Helsingfors 1937.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Koskela c. $65^{\circ} 03'$ N. $25^{\circ} 25'$ E. *Toppila övre* og *Toppila nedre*. *Toppilasund*. *Oulu kyrktorn*. *Santonen övre* og *Santonen nedre*. *Hiidenniemi övre* og *Hiidenniemi nedre*. *Hyypänmäki*. *Keskinieni*. *Marjaniemi lykta* (Riutta). *Marjaniemi bifyr*.

4030. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Raabe (Brahestad). Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 35/1326. Helsingfors 1937.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Raabe (Brahestad) kyrktorn c. 64° 41' N. 24° 29' E. *Aijä. Kello. Isokraasehi. Lapaluoto övre* og *Lapaluoto nedre.* *Lapaluoto brohuvud.*

4031. Finland. Finske Bugt. Ruonti (Rondö) Fyr. Lysvinkler forandret.

(U. f. s. Nr. 35/1320. Helsingfors 1937.)

Ruonti Fyr paa c. 60° 27',₀ N. 28° 22',₅ E. lyser nu, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. 63° til c. 68°. | 6. Rødt i Pejl. fra c. 187° til c. 201°. |
| 2. Hvidt i — - c. 68° - c. 77°. | 7. Grønt i — - c. 201° - c. 214°. |
| 3. Rødt i — - c. 77° - c. 128°. | 8. Hvidt i — - c. 214° - c. 234°. |
| 4. Grønt i — - c. 128° - c. 162°. | 9. Rødt i — - c. 234° - c. 252°. |
| 5. Hvidt i — - c. 162° - c. 187°. | |

Løvrigt er Fyret uforandret.

(Kort Nr. 277.)

4032. Finland. Finske Bugt. Uuraansaari. Ledebaaker nedlagt.

(U. f. s. Nr. 35/1318. Helsingfors 1937.)

Ledebaakerne *Monola* paa 60° 35' 34" N. 28° 34' 51" E. og *Kujaluoto* paa 60° 35' 30" N. 28° 34' 21" E. er permanent nedlagt.

(Kort Nr. 277.)

4033. Finland. Finske Bugt. Kirkkoniemi—Uuraansaari. Oplysning om Dybde.

(U. f. s. Nr. 35/1319. Helsingfors 1937.)

Dybden paa 60° 36' 48" N. 28° 34' 45" E. skal rettes fra 4,2 m til 6,4 m.

4034. Letland. Riga Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 6/17 og 6/18. Riga 1937.)

Nedennævnte Tønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:

Lys- og Fløjtetønden *Randa* c. 57° 48' N. 24° 14' E. Lys- og Fløjtetønden *Daugavgriva* c. 57° 05' N. 23° 59' E. (Erstattet med en Spirtønde). Lys- og Fløjtetønden *Kolkasrays* c. 57° 49' N. 22° 39' E.

4035. Tyskland. Femern. Puttgarden Riff. Kabeltønde inddraget for Vinteren.

(N. f. S. Nr. 51/5684. Berlin 1937.)

Kabeltønden paa c. 54° 31' N. 11° 13' E. er inddraget for Vinterperioden.

(Se Tillæg.)

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

4036. (T). Danmark. Sundet. Svanemøllebugten. Kloakledning. Prøveboringer.
Som Forarbejder til Bygning af en Kloakledning fra *Svanemøllebugten* til *Middelgrund*s W.-Side vil der i de nærmeste Dage blive foretaget Prøveboringer i Farvandet mellem *Stubben* og *Middelgrund*. Boringerne vil i Reglen foregaa om Dagen fra et ankerliggende Fartøj, som slæbes i Havn om Natten. Skulde det blive nødvendigt at lade Borerøret blive staaende i Bunden Natten over, vil dette blive afmærket med en klar Lanterne.

4037. Sverige. Sundet. Landskrona. Gräen. Fyr tændt. Oplysning om Plads.

(U. f. s. Nr. 51/3701. Stockholm 1937.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 49/3794 1937 meddeles, at Fyrene *Gräen yttre* og *Gräen inre* er tændt. Pladserne for Fyrene er henholdsvis 55° 52',₀₀ N. 12° 49',₁₁ E. og 55° 51',₉₈ N. 12° 49',₄₃ E.

(E. f. S. Nr. 49/3794 1937. Kort Nr. 312, 210 og 278. Danske Lods. Side 256.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

4038. (T). Danmark. Kattegat. Samø W.-Kyst. Sælvig Bro. Vrag. Motorskibet *Protector* ligger sunket i Sejlrenden c. 25 m fra *Sælvig Bro*. c. 55° 51',₈ N. 10° 33',₂ E.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

4039. Holland. Zeegat van Terschelling. Noordvaarder. Fyr lyser atter regelmæssigt. (B. a. Z. Nr. 298/3538. 's-Gravonhage 1937.)
Noordvaarder Vinkelfyr paa c. 53° 21' N. 5° 09' E. lyser atter regelmæssigt. (E. f. S. Nr. 50/3872 1937.)

4040. Holland. Zeegat van Texel. Haaksgronden. Middellrug. Lys- og Fløjtetønde forandret.

(B. a. Z. Nr. 298/3537. 's-Gravonhage 1937.)

Middellrug rød- og hvidternede Lys- og Fløjtetønde paa c. 52° 57' N. 4° 33',₅ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink, c. 50 Blink pr. Min.

4041. England. Lowestoft. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 2382. London 1937.)

Taagesignalet ved Fyret paa c. 52° 28' N. 1° 45' E. paa Spidsen af *South Pier* er forandret fra Klokke til Sirene, Fire-Stød hver 1^m.

(Se Tillæg.)

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

4042. (T). Frankrig. Ouessant. Lystønde forsvundet.

(A. a. N. Nr. 50/3168. Paris 1937.)

Lystønden *La basse Callet* paa c. 48° 29',₅ N. 5° 08',₇ W. er forsvundet.

4043. (T). Irland E.-Kyst. Belfast Lough. Groomsport Bugt. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 2410. London 1937.)

Tæt NW. for Vraget paa c. 54° 41' N. 5° 38' W., 1,₈ Sm 290° fra *Orlock Hill* Flagstang, er udlagt en grøn Lys- og Fløjtetønde, der viser Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.

(E. f. S. Nr. 51/3972 1936.)

4044. Irland E.-Kyst. Liffey Floden. Oplysning om Fyrbelysning og Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 2385. London 1937.)

1. Fyret paa c. 53° 21' N. 6° 12' W. paa E.-lige Bølgebryders Hoved er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt Et-Blink hver 6^s.

2. Farven paa nedennævnte Baaker er forandret fra rød til sort:

(a) Baake No. 1 c. 0,₂₁ Sm 91° fra ovennævnte Fyr.(b) — - 2 c. 0,₁₉ - 91° - (a).(c) — - 3 c. 0,₂₈ - 90° - (b).(d) — - 5 c. 0,₅₅ - 87° - (c).

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

4045. Frankrig. Lorient. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 50/3164. Paris 1937.)

Bagfyret *Kerbel*, i Ledetyrlinien *Passe de l'Ouest* paa c. 47° 42',₅ N. 3° 20',₃ W., er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12^s, Lys 4,₅^s; Mørke 1,₅^s, Lys 1,₃^s, Mørke 1,₅^s, Lys 1,₅^s, Mørke 1,₅^s.

I Tilfælde af Havari erstattes Fyret med et hvidt, fast Fyr.

(E. f. S. Nr. 48/3597 1937.)

4046. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Dice Head. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 2381. London 1937.)
Fyret er flyttet til $44^{\circ} 22' 58''$ N. $68^{\circ} 49' 12''$ W., c. 122 m fra den i Kortet angivne Plads. Fyret er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 8,2 m. Hvidt Tremmeværkstaarn. Fyret er ubevogtet.

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

4047. Jamaica. Port Maria. Fyrbelysning forandret.
(N. t. M. Nr. 2391. London 1937.)
- Følgende Ledefyr er tændt paa c. $18^{\circ} 23'$ N. $76^{\circ} 55'$ W.:
 - Forfyret, der viser hvidt Et-Blink hver 2,5^s, 0,072 Sm 114° fra *Observationsstedet* ved Roden af NW.-Pieren. Flammens Højde: 5,8 m. Synsvidde: 7 Sm. 4,8 m høj, hvid Jernsøjle.
 - Bagfyret, der viser hvidt Et-Blink hver 0,6^s, 0,6 Sm 199° fra Forfyret. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 7 Sm. 9,4 m høj, hvid Jernsøjle.
Fyrene, der er ubevogtede, er overet i Pejling 199° .
 - De 2 Fyr, der viste hvidt Et-Blink, henholdsvis 0,24 Sm og 0,3 Sm NW. for førnævnte *Observationssted* er permanent slukket.
4048. Brasilien. Amazonfloden Anduvning. Grund.
(N. t. M. Nr. 2387. London 1937.)
En Grund med 1,8 m Vand findes paa c. $2^{\circ} 08'$ N. $49^{\circ} 36'$ W.
4049. Brasilien. Salinas Fyr. Oplysning om Fyrs Plads.
(A. a. N. Nr. XXII/93. Rio de Janeiro 1937.)
Salinas Fyr paa *Ponta da Atalaia* er beliggende paa c. $0^{\circ} 37'$ S. $47^{\circ} 21'$ W., 1,7 Sm 190° fra den i Kortet angivne Plads.
4050. Brasilien. Bahia do Espirito Santo. Porto de Victoria. Grund.
(A. a. N. Nr. XXII/95 Rio de Janeiro 1937.)
En Grund (Sten) med 6,4 m Vand ligger paa c. $20^{\circ} 19'$ S. $40^{\circ} 20'$ W., 0,17 Sm 210° fra Kathedralen.
4051. Chile. Queule Bugt. Choros Point. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 2378. London 1937.)
Et Fyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt paa $39^{\circ} 23' 06''$ S. $73^{\circ} 14' 05''$ W. Flammens Højde: 79 m. 4 m høj Mast.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

4052. (I). Spanien. Castellon de la Plana Red. Vrag.
(N. t. M. Nr. 2392. London 1937.)
Et farligt Vrag ligger sunket paa c. $39^{\circ} 58'$ N. $0^{\circ} 02'$ E., 0,7 Sm 148° fra *Castellon Fyr* med Gruppe-Formærkelser.
4053. Frankrig. Etang de Thau. Roqueirois Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 50/3162. Paris 1937.)
Fyret paa c. $43^{\circ} 25',8$ N. $3^{\circ} 40',3$ E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 4,5^s, Mærke 1,5^s. Synsvidde: 13 Sm.

4054. (P). Frankrig. Toulon. Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 50/3171. Paris 1937.)

I Løbet af den nærmeste Fremtid vil følgende Fyr blive tændt:

1. Paa c. $43^{\circ} 07' N.$ $5^{\circ} 55',_9 E.$, paa Hovedet af den nye Kaj ved Handelshavnen, et Fyr, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hver 1^m. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 11 Sm. 7 m høj, sort Søjle.

2. Paa c. $43^{\circ} 06',_9 N.$ $5^{\circ} 55',_9 E.$, paa Hovedet af Dæmningen, et Fyr ved Navn *Darse Nord du Mourillon*, der viser grønt Hurtigblink, 60 Blink hver 1^m. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 8 Sm. 7 m høj, rød Søjle.

4055. (F). Malta. Bingham Point SW. Hindring.

(N. t. M. Nr. 2375. London 1937.)

E. f. S. Nr. 42/3330 1937 annulleres og erstattes med:

En 0,₅ Sm lang Hindring er udlagt i Retning 270° fra et Punkt 0,₈₅ Sm 226° fra *Bingham Point* paa $35^{\circ} 48' (30'') N.$ $14^{\circ} 32' (30'') E.$

(E. f. S. Nr. 42/3330 1937.)

4056. Rusland. Sorte Hav. Kherson eller Dneiper Bugt. Adjigiol. Taagesignal nedlagt.

(N. t. M. Nr. 2388. London 1937.)

Taagesignalet med Klokke ved Forfyret paa c. $46^{\circ} 38' N.$ $31^{\circ} 45' E.$ er permanent nedlagt.

4057. Algier. Kouba. Luftfyr tændt.

(A. a. N. Nr. 50/3163. Paris 1937.)

Paa c. $36^{\circ} 44',_2 N.$ $3^{\circ} 05',_6 E.$, i Nærheden af det gamle Seminarium, er tændt et Luftfyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 158 m. Synsvidde: 30 Sm. Taarn paa rød- og hvidmalet, firkantet Tremmeværkskonstruktion. Fyret tændes hver Dag $\frac{1}{2}$ Time cfter Solnedgang og brænder i 3 Timer.

(E. f. S. Nr. 33/2316 1936.)

4058. Algier. M'Tahen Rock. Baake opført.

(N. t. M. Nr. 2393. London 1937.)

Et Baaketaarn med rød, konisk Topbetegnelse er opført paa c. $36^{\circ} 48' N.$ $3^{\circ} 04' E.$, 0,₃₂₈ Sm 55° fra Masten paa *Pointe el Keitani*.

4059. Marokko. Tanger. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2414. London 1937.)

I Stedet for det midlertidige grønne, faste Fyr paa Yderenden af Bølgebryderen paa c. $35^{\circ} 47' N.$ $5^{\circ} 48' W.$ er tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 8,₈ m. Synsvidde: 4 Sm.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**4060. Bugten ved Aden. Oman. Ras-al-Hadd. Grund.**

(N. t. M. Nr. 2376. London 1937.)

En Grund med 10,₁ m Vand findes paa c. $22^{\circ} 05' N.$ $59^{\circ} 58' E.$

4061. Afrika E.-Kyst. Tanga Bugt. Ulenge Island. Ledefyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2424. London 1937.)

Forfyret paa c. $5^{\circ} 01' S.$ $39^{\circ} 10' E.$ paa Revet ved NE.-Spidsen af *Ulenge Island* er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s.

4062. Afrika E.-Kyst. Zanzibar Harbour. Lystønder forandret.

(N. t. M. Nr. 2364. London 1937.)

Lystønden paa $6^{\circ} 09' (00'') S.$ $39^{\circ} 11' (30'') E.$ og Lystønden 0,₁₃ Sm 42° fra denne er forandret fra at vise grønt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink.

4063. Afrika E.-Kyst. Mozimbwa Harbour. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 2389. London 1937.)
Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af *Mozimbwa Pier* paa $11^{\circ} 19' 12''$ S. $40^{\circ} 22' 12''$ E. Flammens Højde: 6,4 m. Synsvidde: 6 Sm. Hvid Mast paa Murstenstaarn. Fyret er ubevogtet.
4064. (T). Madagasear W.-Kyst. Nosy Lava. Fyr midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 50/3221. Paris 1937.)
Fyret paa c. $14^{\circ} 33'$ S. $47^{\circ} 37'$ E. er midlertidigt slukket.
4065. Madagasear E.-Kyst. Mananara Ankerplads. Grund.
(N. t. M. Nr. 2416. London 1937.)
En Grund med 1,8 m Vand findes paa c. $16^{\circ} 09'$ S. $49^{\circ} 44'$ E., 1,2 Sm 347° fra *The Residency*.

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

4066. Sunda Øerne. Java E.-Kyst. Banjoewangi Red. Baake genopført.
(B. a. Z. Nr. 296/3522. 's-Gravenhage 1937.)
Den sorte Keglebaake paa c. $8^{\circ} 12',3$ S. $114^{\circ} 24'$ E. er genopført.
(E. f. S. Nr. 31/2519 1937.)
4067. Sunda Øerne. Celebes S.-Kyst. Boni Bugt. Bingkoka baai. Pomelaä Red. Baake opført.
(B. a. Z. Nr. 296/3524. 's-Gravenhage 1937.)
En Baake med sort, firkantet Topbetegnelse er opført paa $4^{\circ} 09' 52''$ S. $121^{\circ} 35' 42''$ E.
4068. Sunda Øerne. Borneo S.-Kyst. Barito Flodens Munding. Midlertidig Forandring af Afmærkning.
(B. a. Z. Nr. 296/3523. 's-Gravenhage 1937.)
a. Den rød- og sort, vandretstribede Lystønde er flyttet til $3^{\circ} 39' 37''$ S. $114^{\circ} 26' 16''$ E.
b. Den hvide Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er flyttet til $3^{\circ} 36' 48''$ S. $114^{\circ} 27' 11''$ E.
4069. Kina. Hongkong. Uren Ankerbund.
(N. t. M. Nr. 2377. London 1937.)
Uren Ankerbund findes inden for følgende Grænser: Mod Nord: En 1,2 Sm lang Linie i Retning 69° fra et Punkt 0,08 Sm 292° fra *Hak kok tau* Fyr paa c. $22^{\circ} 16'$ N. $114^{\circ} 15'$ E. Mod Syd: En 1,25 Sm lang Linie i Retning 90° fra et Punkt 0,25 Sm 187° fra ovennævnte Fyr.
4070. Salomon Islands. Baranago Harbour. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 2425. London 1937.)
Fyret paa *Bungana Island* paa c. $9^{\circ} 11'$ S. $160^{\circ} 13'$ E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 67 m. Synsvidde: 15 Sm.

XI. Bekendtgørelser m. m.

4071. Danmark. Bekendtgørelse om Ændring i den nugældende Betaling for Lodsning.
Fra og med den 1. Januar 1938 indtræder Ændring i de siden 1. Oktober 1931 gældende Tillæg til Grundtaksterne for Lodsbetalings Beregning. Undtaget fra Ændringen er visse Lodsninger i *Sundet*, om hvilke der er Overenskomst med den kgl. svenske Lodsstyrelse, samt enkelte andre Lodsninger.
Fra samme Tidspunkt indtræder en Ændring i Taksten for *Nykobing, Mors* Lodseri.
(E. f. S. Nr. 34/1919 1931.)

- 4072. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Ændring i Havnereglementet.**
 Ministeriet for offentlige Arbejder har under den 21. December d. A. med Gyldighed fra 1. Januar 1938 at regne foretaget følgende Ændringer i Reglement for Ordenens Overholdelse m. m. i *Københavns Havn*:
 I Afsnittet vedrørende *Knippelsbro* og *Langebrogade* i § 8 affattes de to første Stykker saaledes:
 „Fartøjer, som ikke fremdrives ved egen Maskinkraft samt alle Fartøjer over 1500 B. R. T., maa kun passere disse Broer med tilstrækkelig kraftig Bugserhjælp.
 Fartøjer over 800 B. R. T. maa kun passere de nævnte Broer med Lods om Bord.
 Undtaget herfra er dog Fartøjer, der gaar i regelmæssig Fart paa Havnen, og som normalt passerer nævnte Broer mindst hver 14. Dag.
 (Havnelods, Side 118.)

Tillæg.

I. Østersøen.

- 4073. Tyskland. Darsser Ort O. Lys- og Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.**
 Lys- og Klokketønden *Darsser Ort O.* paa c. 54° 30' N. 12° 34' E. er inddraget og erstattet med Vintersømærket.

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

- 4074. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm E.-lige Indløb. Vandstandsbræt atter i Orden.**
 Vandstandsbrættet ved *Bøgestrømmens E.-lige Indløb* er atter i Orden.
 c. 55° 07' N. 12° 16' E.
 (E. f. S. Nr. 51/3938 1937.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 4075. Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Vrag fjernet.**
 E. f. S. Nr. 52/4038 1937 annulleres, idet det deri omtalte Vrag er fjernet.
 c. 55° 51',₈ N. 10° 33',₂ E.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 4076. Danmark. Esbjerg—Fano. Telefonkabel udlagt.**
 Mellem *Esbjerg* og *Fano* er udlagt et nyt Telefonkabel.
 Kablet udgaar fra Punktet c. 55° 29' N. 8° 25' E., N. for *Esbjerg Fiskerihavn*, og strækker sig i SW.-lig Retning til et Punkt c. 100 m SE. for *Mejlsand Fyr*. Herfra er Kablet ført videre paa Landgrunden langs Kysten af *Fano* til et Punkt c. 400 m NNW. for *Fano Lo Fyr*, hvorfra Kablet er ført ind til Kysten paa c. 55° 28' N. 8° 24',₈ E.
 Kablet er paa *Jyllands Siden* afmærket med et Sæt Kabelbaaker, som følger:
 Bagbaake: 55° 29' (09") N. 8° 25' (09") E.
 Forbaake: 55° 29' (07") N. 8° 25' (06") E., 64,₅ m 214¼° fra Bagbaaken.
 Paa *Fano Siden* er Kablet ligeledes afmærket med et Sæt Kabelbaaker, som følger:
 Bagbaake: 55° 28' (03") N. 8° 23' (51") E.
 Forbaake: 55° 28' (07") N. 8° 23' (55") E., 137 m 34¼° fra Bagbaaken.
 (E. f. S. Nr. 25/2083 1937. Kort Nr. 308, 245 og 255. Danske Lods, Side 100.)

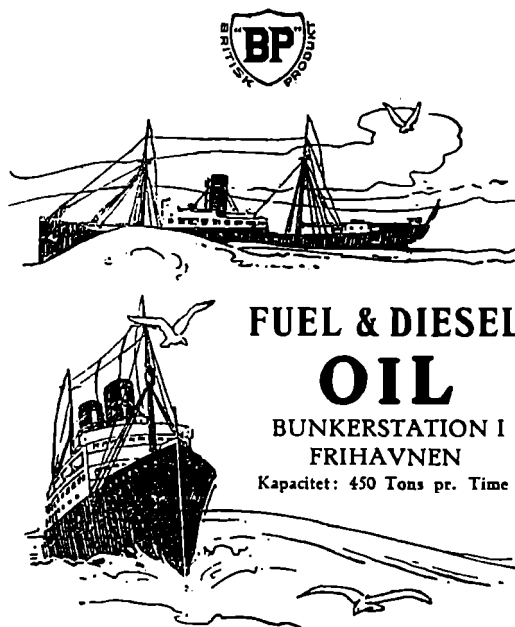
DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



**FUEL & DIESEL
OIL**
BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time

St. Annæ Plads 5. København K
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI **BP**

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

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

**BRONZE
PROPELLER**

fra
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON

løvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

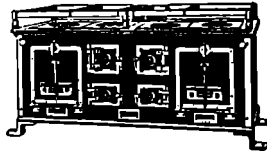
Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ◀ Koks ◀ Cinders
Briketter ◀ Brænde

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybdér ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinlen 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Flskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetænder og Øre Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vinter-takst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandaigifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjet fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørjes af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kaien. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Prilager ved Toldboden.

FAABOR

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

FREDERIKSHAVN

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

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmén 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibsværksted. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast.

Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Prilaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og ber foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

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

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

Toldhavnen. Tardokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØ

Dybdén 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. Lodser 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 Blegulagsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tardokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBOR

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

RUDKJØBIN

Indsejlsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen, Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 2

TORS DAG 13. JANUAR 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANSK SØFARTS FORTJENESTER

Den danske Handelsflaades Bruttoindtjening var i 1937 ialt 285 Millioner Kroner, hvilket er 70 Millioner Kr. mere end Aaret før. Dette Tal omfatter Damp- og Motorskibe i udenlandsk Fart. Sejlmotorskibe og Sejlskibe har antagelig indtjent et Par Millioner Kr. i udenlandsk Fart.

Det er selvfølgelig et glædeligt Resultat, men der maa dog udtrykkelig gøres opmærksom paa, at del af Bruttofortjenesten, der er Tale om. Med de Ekstraudgifter, der er blevet paalignet Skibsfarten, dels fra Myndighedernes, dels fra Besætningens Side, kan man vist gaa ud fra som givet, at Nettofortjenesten næppe vil blive større, — og den vil blive mindre end foregaaende Aar, hvis alle de Krav, der bliver stillet, skal imødekommes. Men hvor er saa Pengene til Fornyelsen af Handelsflaaden — der er saa absolut nødvendig — hvor er Pengene til Dækning af de mange magre Aars Tab? Det nytter ikke at stirre sig blind paa den forøgede Indtægt — det er kun godt, at den var der, men det betyder i Realiteten kun, at Skibsfarten vil kunne svare enhver sit, hvis man ikke udsætter den for Skattebyrder og Lønningskrav, der vil tynde den til Jorden og forvandle den smukke Fortjeneste til et desværre vist nok konstant Minus. Lad os haabe, at man indenfor de Krese, hvor der nu skal træffes Afgørelser angaaende fremtidige Ordninger, maa forstaa, at det ikke nytter at blokke Skibsfarten for alt, for i saa Fald kan selv det smukkeste Overskud forsvinde, og den Dag, de daarlige Tider paany sætter ind, vil man være i en højst uheldig Situation.

GENEVE KONVENTIONERNE

Forslaget om Arbejdstid og Bemanding paa Skibene vil i nær Fremtid blive forelagt paa den svenske Rigsdag.

Lovforslaget skal muliggøre en svensk Ratifikation af Genève-Konventionen af 1936, men det er i øvrigt en Forudsætning for den svenske Ratifikation, at de andre nordiske Lande samt Holland, Storbritannien og Sovjet ogsaa ratificerer Konventionen. Handelsministeren har udtalt, at de andre nordiske Lande formentlig vil ratificere paa de samme Betingelser. Da Storbritannien i alle Tilfælde ikke ratificerer, kan man formodentlig gaa ud fra, at de nordiske Lande heller ikke gør det.

Efter Lovforslaget skal de nye Bestemmelser om Arbejdstiden træde i Kraft fra Nytaar 1939, hvorimod det er Meningen, at Afsnittene om Bemandingen skal bero, indtil Ratifikationen er sket. Paa denne Maade skulde Søfarten faa en Overgangstid med noget lavere Udgifter.

Efter Lovforslaget indføres paa Skibe over 2000 Brutto Tons Trevagtskifte — altsaa otte Timers Arbejde i Døgnet — naar Skibet er i Seen. For Maskinmandskab gælder 8-Timers Reglen paa Skibe ned til 700 Brutto Tons. For Restaurationspersonalet fastsættes en Arbejdstid paa højst 10-Timer paa Lastskibe og højst 12 Timer med 8 Timers sammenhængende Hviletid paa Passagererskibe. For Officerspersonalet paa Dæk og ved Maskine gælder Trevagtskiftet paa alle Skibe over 2000 Brutto Tons. For Styrmand kan hertil komme Observations- og Ekspeditionstjeneste højst en Time, for Styrmandstelegrafister

Radiotjeneste i højst to Timer i Døgnet. Paa Ankomst- og Afgangsdage i Fjerntrafik begrænses Arbejdstiden til 10 Timer for Styrmand og 9 Timer for andet Personale.

Ved Land skal 8-Timersdagen gælde for all Personale uden anden Indskrænkning end den, at Restaurationspersonalet kan faa paalagt yderligere 1 Time paa Lastfar-tøjer og 2 Timer paa Passagerskibe.

I Nærtrafikken gælder en Maksimalarbejdsuge paa 63 Timer, og Arbejdstiden to Døgn i Træk maa ikke overstige 24 Timer.

Den Merudgift til Hyre og Kost, der ved disse Bestemmelser paalægges Skibsfarten, anslaaes af den svenske Handelsminister til 1,827,000 Kroner.

Sluttelig fremsætter Handelsministeren i Forbindelse med Lovforslaget nogle interessante Udtalelser om Subventionssystemet i forskellige fremmede Lande, idet han siger,

at han ikke staa fremmed overfor den Tanke sammen med de øvrige nordiske Lande at søge iværksat en international Aktion til Subventionernes Bekæmpelse. Skulde det ikke hjælpe, turde det være rigtigt at undersøge Spørgsmaalet om praktiske Foranstaltninger fra det Offentliges Side til Støtte for det svenske Søfartserhverv.

Tilsvarende dansk Forslag har i Efteraaret været tilstillet de forskellige Søfartsorganisationer til Udtalelse.

Der foreligger intet om, hvorvidt eller hvornaar dette Lovforslag vil blive forelagt Rigsdagen. Foreløbig synes det at hvile. Som bekendt har Dansk Dampskibsrederiforening udtalt sig imod en Lov som denne, der vilde medføre nye store Byrder for Skibsfarten.

SITUATIONEN VED AARETS BEGYNDELSE

Det Statistiske Departement har udsendt en Redegørelse for saa at sige alle Omraader indenfor dansk Erhvervsliv. Bortset fra Tallene kan man sammenfatte Betragtningerne i følgende:

Den Verdenskonjunktur, der havde sit Udspring i den daarlige Høst 1936 og i Oprustningens pris-hævende Virkning paa andre Raastoffer, maatte blive saa meget føleligere for dansk Økonomi, som ogsaa Høsten her i Landet krævede stærkt forøget Indførsel af dyre Foderstoffer samtidig med, at de øvrige, importerede Raavarers Priser steg. Den sidste Del af Aaret 1936 og Begyndelsen af Aaret 1937 prægedes derfor af en betydelig Stramning af Betalingsforholdene for at begrænse Indkøbene udefra. Disse Bestræbelser, der navnlig gav sig Udslag i Nationalbankens forsigtige Kreditpolitik, der ogsaa paavirkede Obligationernes Kursniveau i nedadgaaende Retning, kunde især overfor den beskæftigelsesmæssigt betydende Byggevirksomhed først efterhaanden slaa igennem. I første Halvdel af 1937, der i Henseende til Betalingsforholdet overfor Udlandet stadig var vanskelig, opretholdtes derfor Bygge- og anden Virksomhed endnu i ret uforandret Omfang, medens sidste Halvdel viste forringet Produktion paa forskellige Omraader, samtidig med at den tilfredsstillende Høst i 1937 her og andet Steds og Prisnedgang for mange Importvarer i stadig stigende Omfang forbedrede Landets Valutastilling. Hertil medvirkede ogsaa den endelig indtrufne Opgang i Eksportvarernes Priser og de høje Fragtrater.

Ved Overgangen til 1938 mødes to Bevægelser i Danmarks Erhvervsliv, hvoraf den ene er den væsentlige Forbedring i Betalingsforholdene overfor Udlandet og den anden den nedadgaaende Linie i forskellige Industriers Produktionsvirksomhed og da navnlig i Byggevirksomheden, selvom Antallet af beskæftigede organiserede Arbejdere var noget højere ved Aarets Udgang end ved dets Begyndelse.

De gunstige Virkninger af Bedringen i Landbrugets Produktionsbetingelser, af Prisstigningen paa Eksportvarerne og af den gunstige Skibsfartskonjunktur har dog ved Aarets Udgang endnu ikke givet sig synligt Udslag i de foran anførte statistiske Rækker for de øvrige Erhverv og for Pengeinstitutterne; Tallene for Indskud i Banker og Sparekasser viser saaledes ingen Fremgang i Aarets Løb, og hvis der har været stigende Efterspørgsel efter forskellige Varer, viser Oversigterne, at modgaaende Bevægelser har mere end opvejet Stigningen, saaledes at der i Aarets sidste Halvdel var en paaviselig Nedgang i Produktionsindekset.

De økonomiske Forhold ved Indgangen til det nye Aar er saaledes vanskelige at bestemme; men hvis Priserne paa vore Udførselsvarer og Fragtraterne kan holde en Tid endnu, synes dette i Forhindelse med den Styrke, der er opnaaet for Valutabalancen i Løbet af det sidste halve Aar, at maatte afgive et tilforladeligt Grundlag for den økonomiske og beskæftigelsesmæssige Udvikling her i Landet i den nærmeste Tid.

INITIATIVET

Etlatsraad H. N. Andersens Død har givet Anledning til en lang Række Udtalelser om den fremragende Dygtighed, der er gaaet bort, og med Rette er det blevet fremhævet, at hans Levnedsløb indeholder Impulser for enhver ung Mand, der vil frem i Verden.

Men hvorledes stiller det sig for den unge Mand i Dag? Det er let nok at sige, at hvor der er en Vilje, er der ogsaa en Vej. Eventyret, som vi er tilbøjelig til at kalde det, om den fattige unge Mand, der arbejder sig frem ved Hjælp af egne Evner og først og fremmest takket være de tre Egenskaber, H. N. Andersen selv fremhævede og satte højest, nemlig Følelse, Forstand og Vilje, — det hører nu Fortiden til. Den unge Mand kan være saa dygtig, han være vil, han vil møde næsten uoverstigelige Hindringer paa Vejen frem, forudsat at det er indenfor Erhvervslivet, ikke mindst indenfor Skibsfarten, at han vil bane sig Vej frem. De Byrder, der nu lægges paa den unge Mands Skuldre, der søger at oparbejde en Rederibedrift, er saa store, at sikkert de fleste vil segne derunder. Hans Initiativ vil slet ikke faa Lejlighed til at udfolde sig, det vil blive kvalt under Skattebyrder og andre Hindringer for at skabe sig en Eksistens, der giver ham mere end til Dagen og Vejen. Vil den unge Mand nemlig videre, da er der i Øjeblikket større Vanskeligheder end nogensinde før. Det er ikke nok at sige, at den dygtige Mand nok skal bane sig Vej frem. Selv H. N. Andersen vilde ikke have formaaet at udrette alt det, han fuldbragte, om han ikke paa et givet Tidspunkt havde fundet den fornødne Støtte. Men hvem kan i Dag støtte en saadan ung Mand? Det er netop det triste ved Udsigterne nu. Der lægges Baand paa Handelen, der stilles større og større Krav til Erhvervene og deres Mænd, og derfor vil vi næppe i vor Generation opleve at se en Mand bane sig Vej frem, som H. N. Andersen i sin Tid gjorde det.

Den fattige unge Mand uden nogensomhelst Forbindelser kan ikke gøre sig Haab om — al hans Dygtighed ufortalt — at arbejde sig frem indenfor det Erhvervsliv, der fra alle Sider udsættes for næsten uoverstigelige Krav.

Han har ganske vist den Mulighed at gaa ind i Politik og skabe sig en Førerstilling blandt Arbejderne. Der synes Vejen stadig at staa aaben for den unge Mand, der har Evner. Men paa alle andre Omraader er han, som Udviklingen nu har formet sig, handicappet, og han maa være af en H. N. Andersens Format, om han skal bryde igennem. Og af hans Type findes der nu engang ikke mange. Tilmed vil vi aldrig faa at høre om ham, om hans Evner og Initiativ, hvis han skulde segne under Byrderne under Vejs.

LLOYDS REGISTERS SKIBSBYGNINGSTAL

Lloyds Registers Kvartalsopgørelse foreligger nu. Log det viser sig, at den Tonnage, der var under Bygning i Storbritannien og Irland ved Slutningen af December 1937, var 59,209 Tons mindre end Tallet ved det foregaaende Kvartals Slutning, men derimod er Tallet for hele Tonnagen under Bygning — 1,125,428 Tons — 161,784 Tons større end Tonnagen under Bygning ved Slutningen af December 1936.

Omtrent 204,000 Tons — 18,1 pCt. af den Tonnage, der nu bygges i Storbritannien og Irland — er for fremmed Regning.

Tonnagen under Bygning i andre Lande — med Undtagelse af Rusland og delvis ogsaa Spanien — er 1,774,758 Tons, hvilket er 57,000 Tons mere end der var i Arbejde ved Slutningen af September.

De førende Lande er: Tyskland 369,354 Tons, Japan 305,460 Tons, Holland 288,938 Tons, U.S.A. 204,134 Tons, Sverige 128,980 Tons, Italien 106,850 Tons og Danmark 100,156 Tons.

Tallet paa den Tonnage, der er under Bygning i hele Verden i Øjeblikket, er 2,900,184 Tons, hvoraf 38,8 pCt. bygges i Storbritannien og Irland og 61,2 pCt. i andre Lande. Det viser altsaa en stadig Tilbagegang for Englands Vedkommende. Kvartalstallet er en Ubetydelighed — 2,161 Tons — lavere end Tallet for September Kvartal.

I Storbritannien og Irland blev der paabegyndt Bygning af 217,497 Tons i Løbet af de sidste tre Maaneder, hvilket er en Formindskelse paa 1,060 Tons sammenlignet med September-Tallet. I Kvartalet, der nu er afsluttet, blev 223,496 Tons søsat i Storbritannien, en Formindskelse paa 42,062 Tons sammenlignet med det foregaaende Kvartal. Lignende Tal for andre Lande viser 496,153 Tons paabegyndt og 550,533 Tons søsat, hvilket, sammenlignet med foregaaende Kvartal, er en Forøgelse paa 66,368 Tons i den paabegyndte Tonnage og 140,381 Tons i den søsatte.

De Skibe, der bygges i Øjeblikket, omfatter bl. a. 10 Damp- og 43 Motorskibe mellem 8,000 og 10,000 Tons hver, 4 Dampere og 38 Motorskibe mellem 10,000 og 20,000 Tons, 2 Dampere og 5 Motorskibe paa mellem 20,000 og 30,000 Tons, og 4 Dampere paa over 30,000 Tons.

De forskellige ovenanførte Tal tyder paa en stærk Byggeaktivitet, og det maa formodes, at den engelske Tilbagegang kun er midlertidig; derimod er det sikkert et stort Spørgsmaal, om England overfor den øvrige Verden kan holde sit Forholdstal. Det er i Øjeblikket 38 pCt., men det vil uden Tvivl gaa ned i den kommende Tid.

VERDENSHANDELEN

Til Bedømmelse af den Udvikling, Verdensproduktion og Verdenshandel har gennemgaaet, har man i de senere Aar almindeligt valgt 1929 og den daværende ret udprægede Højkonjunktur som Grundlag.

I de 4 Aar, der fulgte efter 1929, reduceredes Verdenshandelens Værdi, beregnet i Guld, med ikke mindre end ca. 66 pCt. eller — beregnet i danske Kr. — fra ca. 140 til ca. 45 Milliarder Guld kroner. Mængdemæssigt set var Nedgangen i Verdenshandelen paa ca. 33 pCt. — noget divergerende fordelt, idet Omsætningen i Færdigvarer viste en Nedgang med ca. 40 pCt. i Raastoffer ca. 25 pCt. og i Levnedsmidler kun ca. 15 pCt. I Foraaret 1933 naaedes Konjunktur-Lavpunktet, og der indtraf en Stigning, som fortsattes i alt Fald til omkring Midten af 1937. Stigningen bevirkede, at der for Verdens-Industriproduktionen skete en Opgang til omkring 125 pCt., hvorefter der atter i sidste Halvdel af 1937 er indtraadt nogen Tilbagegang til i Øjeblikket omkring 115 pCt., men dog altsaa stadig — som Helhed — noget over 1929-Niveauet. Man

maa dog ikke glemme, at den stadig konstaterede Stigning i ikke uvæsentlig Grad refererer sig til Rustningsindustriens yderst stærkt forcerede Virksomhed.

For Verdenshandelen har Stigningen i Forhold til Bunden af Krisen omkring 1931—32 ikke været nær saa stor. Ved Udgangen af 3. Kvartal 1937 regnedes Verdenshandelen kun til ca. 98 pCt. af 1929-Omsætningen og omregnet i Værdi af Guld laa Verdenshandelen selv da ikke stort højere end 50—55 pCt. af 1929-Værdien, — en stærkt medvirkende Aarsag dertil er selvsagt de betydelige Prisfald, der Sommeren og Efteraaret 1937 satte ind som Følge af en vis Overproduktion, først og fremmest paa Landbrugets Produkter, derunder bl. a. Korn og Bomuld, ligesom ogsaa forskellige Metaller har været ude for en betydelig Overproduktion.

Naar Verdensproduktionen er steget saa langt stærkere end Verdenshandelen, staar dette direkte i Forbindelse med, at det enkelte Lands Selvforsynings-Tendens og disse Planers Beskyttelse gennem Restriktioner af alle tænkelige Arter stadig flourer.

Det tør vistnok betragtes som sikkert, at der ikke kommer Liv i Verdensomsætningen, før de uopfyldte Drømme om en international Valuta-Stabilisering søges realiserede. At man overalt nærer de varmeste Ønsker derom, tør betragtes som givet. Men lige saa givet er det, at ingen har Mod til at gøre Begyndelsen.

Den 3-sidede Overenskomst mellem U. S. A., England og Frankrig hjælper muligt disse Lande noget, men forslaar for lidt overfor Omverdenen, — Overenskomsten synes jo end ikke at have forhindret i alt Fald Tanker i U. S. A. om, da Krisen satte haardt ind, at devaluere Dollars yderligere.

Hvad Danmark angaar har vi forbedret vor valutamæssige Stilling betydeligt igennem Aaret; fra en Valutagæld paa ca. 60 Mill. Kr. til Valutareserver paa godt 50 Mill. Kr. Og da samtidig dansk Skibsfart har bragt og stadig bringer store Beløb hjem fra Udlandet, vil der ikke være nogen Fare for vor Betalingsbalance. Saa meget mere, som Handelsbalancen har rettet sig og ikke kommer til at vise et større Importoverskud end forrige Aar.

SKIBSFARTEN PAA DE DANSKE HAVNE

Trafikken over danske Havne har ifølge nedenstaaende Oversigt været ca. 5 pCt. større i de tre første Kvartaler af 1937 end i det tilsvarende Tidsrum i det foregaaende Aar. Stigningen falder udelukkende paa Omsætningen med Udlandet og kun paa Aarets to første Kvartaler.

Skibsfarten paa de danske Havne.

	Antal	Reg. Tons
	Anløb	Netto
		1000 R. T.
Januar Kvartal 1937	16.200	3.929
April Kvartal 1937	25.100	4.346
Juli Kvartal 1937	27.400	4.730
Ialt	68.700	13.005
Januar Kvartal 1936	19.200	3.808
April Kvartal 1936	24.000	4.160
Juli Kvartal 1936	27.100	4.801
Ialt	70.300	12.769

Godsfordelingen viser i Hovedtrækkene ikke store Afvigelser fra det foregaaende Aar. De største Forandringer finder man for Grupperne Korn- og Brændselsstoffer, der har en betydelig Stigning. For enkelte Grupper er der en mindre Nedgang.

Da Varetransporterne til og fra de danske Havne for en stor Del foregaaer med danske Skibe, er Havneomsætningen ogsaa delvis Udtryk for den danske Handelsflaades Beskæftigelse. Af hele Handelsflaadens Fragtløgt hidrører dog knapt Halvdelen fra Landets egen Vareudveksling med Udlandet og fra den indenlandske

Fart, medens godt Halvdelen er indtjent i ren udenlandsk Fart. Forinden Handelsflaadens samlede Fragtfart i det forløbne Aar omløses, skal følgende bemærkes angaaende de i Aarets Løb foregaaende Forandringer i Skibsbestanden.

Den udelukkende med Maskinkraft drevne Tonnage for Last- og Passagerskibe under private Rederier maatte ved Begyndelsen af 1937 1.032.000 Reg. T. br.; Flaaden blev i Aarets Løb forøget med 28.000 Reg. T. bygget paa danske Værfter og med 19.000 Reg. T. hovedsagelig nybygget Tonnage, som indkøbtes i Udlandet. Salgene til Udlandet androg 25.000 Reg. T., som indbragte 5½ Mill. Kr., og ved Forlis er afgaaet 10.000 Reg. T. Den samlede Tilgang andrager herefter 47.000 Reg. T. og Afgangen 35.000 Reg. T., saaledes at Flaaden ved Aarets Udgang var noget større end dets Begyndelse. Angaaende Tonnagesalget til Udlandet maa bemærkes, at det som sædvanlig overvejende bestaar af helt eller omtrent udlynte Skibe. I det angivne Tal for Afgangen af Last- og Passagerskibe er ikke medregnet det til Udlandet solgte Hvalfangstskib »Fraternitas« med tilhørende Fangstbaade, ialt ca. 11.000 Tons.

Ligesom i de nærmest foregaaende Aar er der ogsaa i 1937 bygget enkelte Sejlmotorskibe til Fragtbrug. Endvidere byggedes 24 Fiskerfartøjer til danske Ejere, og til Staten byggedes to Fyrskibe og to Uddybningsfartøjer.

Til Belysning af Fragtfartens Forhold i 1937 anføres nedenstaaende Oversigt over Fragtratetallet, oplagt Tonnage og Tonnage i Fart.

Fragtratetallet har i 1937 fortsat den stærke Stigning fra det foregaaende Aar, navnlig i Aarets 2. og 3. Kvartal, hvorimod det i Aarets sidste Kvartal paany faldt stærkt. Det laa i November ca. 27 pCt. højere end Aaret før. Som Aarsager til Stigningen i Fragtniveauet nævnes foruden Minimumsraterne navnlig Krigsforholdene i Spanien, Rustningerne og de store Tilførsler af Korn til Europa, medens de sidste Maaneders Nedgang navnlig skyldes Forholdene paa Kornmarkedet. Regnes med uforandret Fragtratetal i December, ligger Aarets Gennemsnit godt 40 pCt. højere end i 1936.

Fragtratetallet.

	Fragtratetal		Tonnage i Fart ¹⁾	
	1931 = 100	1937	1000 R. T. br.	1937
Januar	156,3	123,9	1.027	1.009
Februar	155,7	120,6	1.026	988
Marts	162,5	118,9	1.037	978
April	173,2	119,4	1.034	990
Maj	180,4	120,2	1.041	1.012
Juni	194,1	120,6	1.039	1.016
Juli	198,3	123,4	1.03	1.018
August	203,1	127,1	1.030	1.024
September	207,7	131,2	1.033	1.019
Oktober	199,5	134,9	1.031	1.022
November	176,2	138,9	1.034	1.021
December	—	153,9	—	1.019
Gsntl. Jan.—Nov.	183,0	125,4	1.033	1.009

¹⁾ Ved Maanedens Udgang.

Oplægningerne har i det forløbne Aar ikke omfattet ledige Skibe i egentlig Forstand, men har bestaaet af Reserveskibe og endnu ikke udrangerede, ældre Skibe.

Den i Oversigten anførte faktisk beskæftigede Tonnagemængde pr. Maaned, som er beregnet paa Grundlag af den ved hver Maanedes Udgang eksisterende Tonnage med Fradrag af oplagte Skibe, var i Gennemsnit for hele Aaret ca. 2 pCt. højere end i 1936.

Den omtrentlige Størrelse af Handelsflaadens Fragtindtægt i 1937 kan anslaaes i Forhold til det foregaaende Aar ved Hjælp af Fragtratetallet og Tonnagen i Fart. Efter de anførte Oplysninger er Fragtratetallet steget med godt 40 pCt. og Tonnagen i Fart med ca. 2 pCt. Efter en Beregning med Udgangspunkt heri og med Hensyntagen til, at Fragtindtægtens Stigning maa antages at have været væsentlig mindre for Rutearten end for Tramparten, skulde det indtjente Fragteløb, der i 1936 udgjorde 215 Mill. Kr., i 1937 have udgjort omkring 285 Mill. Kr. Disse Tal omfatter Damp- og Motorskibe i udenlandsk Fart. Sejlmotorskibe og Sejlskibe har antagelig indtjent et Par Mill. Kr. i udenlandsk Fragt. Fragten i indenrigsk Fart kendes ikke, men det ses af de transporterede Godsmængder, at Smaaskibsfartens Beskæftigelse har været af lignende Størrelse som i det foregaaende Aar.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Responsa

Nr. 84. I Anledning af en her verserende Voldgiftssag vedrørende en norsk Dampner, som var borifraglet paa Timecharter, tillader man sig herved høfligst paa Voldgiftsmændenes Vegne at forelægge den ærede Rederiforening følgende Spørgsmaal, idet man skulde være taknemlig for en Udtalelse:

Ifølge det afsluttede Certeparti er den paagældende Baads Dødvægtskapacitet opgivet som »carrying about 5,100 British Tons deadweight on Board of Trade Summer freeboard inclusive of bunkers«, og den benyttede Certepartiform er »Ballime« (revised Berlin 1912). Spørgsmaalet gaar ud paa, hvorvidt Rederiet — i Overensstemmelse med almindelig Praksis og Kutyme i Timecharterfart — maa anses berettiget til at inkludere Stores, Proviant og Kedelvand (inclusive Spædevand) i den opgivne Kapacitet, paa Basis af hvilken Hyren erlægges.

Svar. Spørgsmaalet har ikke ved Dom været afgjort i Danmark, hvorimod Rederen i Henhold til engelsk Dom er berettiget til at inkludere Stores, Proviant og Spædevand i en Dampers Dødvægtskapacitet, hvilket ogsaa synes at være almindelig Praksis i Danmark.

Derimod stiller Spørgsmaalet med Hensyn til Kedelvand, der er en konstant Bestanddel i en Dampner sig noget anderledes, idet det er en almindelig Regel, at Kedelvand til normal Vandstand henregnes til en Dampers Egenvægt og derfor ikke er inkluderet i Dødvægts-Bæreevnen.

Dansk Dampskibsrederiforening kan derfor besvare Spørgsmaalet derhen, at det er Kutyme og almindelig Praksis, at ved Dødvægtskapacitet under ovennævnte Certeparti er inkluderet Stores, Proviant og Spædevand tilstrækkelig til den forestaaende Rejse, hvorimod Kedelvand til normal Vandstand skal medregnes i en Dampers »Let Displacement«.

Nr. 85. I Anledning af nedenstaaende Forespørgsel tillader man sig at anmode den ærede Forening om at fremkomme med en Udtalelse til Brug ved Sagens Besvarelse:

En Dampner, der er fraglet til København med en fuld Ladning Jordnødder i bulk og Oliekager i Sække, er af Hovedmodtageren beordret at losse paa Islands Brygge. Modtagerne af Oliekagerne er kun villige til at modtage deres Kager paa Islands Brygge, saafremt de faar godgjort circa 40 Øre per Ton, Differencen mellem Islands Brygge og Frihavnen, grundet paa, at Vejeren i Frihavnen selv tager Stroppen af og paa under Vejningen, til hvilket Arbejde, der maa antages en extra Mand paa Islands Brygge.

Endvidere paastaar Modtagerne, at de kun er pligtige at modtage deres Oliekager paa et af de koutumemæssige Lossesteder af Foderstoffer i København, nemlig: Frihavnen, Blaa Pakhus, Larsens Plads eller Kornlørringsmagasinet.

De bedes besvare følgende Spørgsmaal:

- 1) Er Skibet pligtig til at betale de omskrevne 40 Øre per Ton?
- 2) Kan Modtagerne nægte at modtage Oliekagerne paa Islands Brygge?

Svar. 1) I Henhold til Sølovens § 135 er det Hovedmodtageren, der bestemmer, hvor Skibet skal losse, medens Modtageren af en vis Del af Lasten enten skal modtage Lasten paa samme Kaj som Hovedmodtageren eller beordre Skibet til anden tilgængelig Losseplads mod at betale alle med Skiftningen forbundne Udgifter, hvorimod Søloven ikke giver ham nogen Ret til at kræve Skibet for ekstra Losseudgifter.

2) Da Islands Brygge maa betegnes som en velegnet Losseplads for Oliekager, har Modtageren ingen Ret til at kræve, at Losningen skal foregaa paa anden Losseplads, medmindre han benytter sig af den under Punkt 1 nævnte Ret til at beordre Skibet til anden Losseplads og betaler alle de dermed forbundne Udgifter.

Vareomsættningen over Danzigs Havn i November Maaned 1937

Vægt- og Værdistatistiken over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i November Maaned 1937 viser: Indførsel: Tons 159,199.5, Værdi i G. 13,830,186. Udførsel: Mængde i Tons 491,457.5, Værdi i G. 29,213,173.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Oktober Maaned androg 155,739.0 t. til en Værdi af 14,360,140 Gulden, medens Udførslen androg 458,022.2 t. til en Værdi af 29,567,674 Gulden.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 4,900 t. Sild, c. 102,400 t. Erts, c. 9,200 t. Svovlkies, c. 18,600 t. Kul, c. 2,500 t. Koks, c. 2,600 t. Oliekager, c. 1,900 t. Garvestof, c. 2,800 t. Gødningstof, c. 1,100 t. Papir, c. 3,900 t. Metal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes c. 16,300 t. Byg, c. 2,600 t. Bælgfrugter, c. 1,400 t. Mel, c. 1,800 t. Karloffer, c. 303,500 t. Kul, c. 24,600 t. Koks, c. 1,900 t.

Oliekager, c. 2,500 t. Soda, c. 6,600 t. Ammoniak, c. 14,200 t. Gødningstof, c. 93,700 t. Træ, c. 4,400 t. Jern og Staal, c. 5,000 t. Metal.

Kul-Eksporten over Gdynia Havn i November 1937 var 464,883 Tons til følgende Lande:

Algier	3,760
Argentina	33,899
Belgien	48,580
Danmark	11,935
Finland	30,605
Frankrig	18,693
Lettland	7,858
Norge	20,150
Sverige	145,614
Italien	64,910,5
Ægypten	6,284
Estland	1,160
Grækenland	16,443
Holland	31,356,5
Tyskland	3,400
Malta	13,113
Holl. Ostindien	7,110
Ialt	464,883

Bunkerkul

Sø- og Handelsretsdom

I Ugeskrift for Retsvæsens sidste Nr. bringes Referat af en Sø- og Handelsretsdom, der har almen Interesse for Skibsfarten.

Det drejer sig om en Matros, der var udmønstret med s.s. »Astra« og senere — uden at være afmønstret — havde været indlagt paa et Hospital i New York, og nu fandtes skyldig i Rømning, jfr. Sømandslov Nr. 181 af 1. Maj 1923 § 78 ved, trods Skibsførerens Ordre, at have undladt efter Udskrivningen at være taget til Philadelphia for at genoptage Tjenesten.

Under Sagen blev der af s.s. »Astra«s Rederi fremsat Krav om Erstatning for de Rederiet paaførte Ekstraudgifter, der opgjordes saaledes:

Hyre til Stedfortræder fra 20. Februar 1937 til Skibets Ankomst til dansk Havn 2. August	Kr. 1590,54
Dansk Hyre i samme Tidsrum	» 1042,20
Rederiets Merudgift til Hyre	Kr. 548,34

Efter Fradrag af Tiltalles Tilgodehavende i Skibet pr. 17. Februar 1937 ifølge Opgave fra Kaptajnen

Den tiltalte paastod sig frifundet og forklarede, at han, for han blev indlagt paa Hospitalet i New York, havde sagt til Skibets 1. Styrmand, at han ønskede at blive afmønstret, hvilket Kaptajnen imidlertid nægtede at gaa med til. Tiltalte erkendte, at han, uagtet han saaledes ikke var afmønstret, og uagtet Rederiet tilbød at betale hans Rejse fra New York til Philadelphia, havde nægtet paany at tiltræde Pladsen paa »Astra« som af Kaptajnen beordret, men forment ikke derfor at have gjort sig skyldig i Rømning, idet han hævdede at have forstaaet Sømandsloven saaledes, at han havde Krav paa at blive afmønstret, da han blev syg.

Da det i Følge Sømandslovens § 32 sammenholdt med § 35 i Almindelighed maa være overladt Skibsføreren at bestemme, om en Sømand, som paa Grund af Sygdom bliver forhindret i at udføre sit Arbejde, skal forblive i Tjeneste eller afskediges, og dette maa gælde ogsaa i Tilfælde, hvor Sømanden indlægges paa Hospital, findes Tiltalte, der i Følge Sømandslovens § 13 alene har kunnet opsigte Forholdet til Fratrædelse i dansk Havn, ikke ved den omhandlede Lejlighed at have haft Krav paa at blive afmønstret. Ved at undlade at efterkomme Kaptajnens Ordre om at gaa om Bord i Skibet i Philadelphia har Tiltalte derfor gjort sig skyldig i Rømning og vil, uanset en mulig Misforstaaelse fra hans Side med Hensyn til hans Retsstilling ikke kunne undgaa Straf efter Sømandslovens § 78, 1. Stk., hvilken Straf findes at burde ansættes til en Statskassen tilfaldende Bøde stor 40 Kr., subsidiært 8 Dages Hefte.

Tiltalte findes endvidere pligtig til erstatte s.s. »Astra«s Rederi de paaførte Ekstraudgifter, og Rederjets under Sagen nedlagte Erstatningspaastand, mod hvis Opgørelse ingen berettiget Indvending ses at kunne rejses, findes derfor at burde tages til Følge.

Tiltalte vil endelig have at udrede Sagens Omkostninger.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Frugtmarkedet har for de oversøiske Grenes Vedkommende været aktivt i den forløbne Uge. Efterspørgslen efter Korn har været større saavel fra de continentale Importørers Side som fra England, og denne Udvidelse i Kornforretningerne medførte, at Befragterne viste større Interesse for Tonnage.

River Plate Markedet har kun været sparsomt repræsenteret. De enkelte Baade, som er sluttet, blev betalt med Minimalraterne. I de aller sidste Dage synes der at kunne spores en noget større Efterspørgsel, specielt for senere Lastning, men under Indflydelse af den bedre Efterspørgsel paa de andre oversøiske Markeder, synes Rederne ikke slet saa tilbøjelige til at akceptere Minimumsraterne, og i Følge de aller sidste Meddelelser fra London forlanger Rederne nu ogsaa Tillæg til Minimalraten paa dette Marked. Hvorvidt Rederne kan opnaa nogen Præmie i dette Marked er vanskeligt at sige, men som et Tegn paa Redernes bedre Stilling paa Frugtmarkedet fortjener denne Kendsgerning dog at noteres. Gulven har ogsaa i den forløbne Uge været repræsenteret af en lang Række Afslutninger til vel hævede Rater. Sidste Slutning blev gjort til 3/9d. for stor Baad til Antwerpen eller Rotterdam for Februar, hvilket kan gentages. Gulven/Danmark har taget Tonnage til Raler varierende mellem 24½ Cent og 26 Cent pr. 100 lbs. Ogsaa fra Northern Range har der været Efterspørgsel efter Tonnage for Korn. Januar/Februar Baad sluttedes til 3/3d. til Antwerpen eller Rotterdam og for Lastning Maj/Juni betalte St. Lawrence 3/- for stor Baad til Antwerpen/Rotterdam.

Af de øvrige Korn-Markeder er der kun Grund til at nævne Australien, paa hvilket Marked Raterne har været jævnt stigende. Sidste Baad blev sluttet til 7/6d. Præmie, hvilket er en Fremgang paa omkring 5/- pr. Ton i Forhold til Niveaue i sidste Uge.

Fra Northern Range søges der stadigvæk Tonnage for Scrapjern til Japan. Befragternes Ide ligger omkring 23/-, men tilsyneladende interesserer Rederne sig ikke for denne Rate. Sukker fra Cuba ligger roligt. Raten ligger nominelt omkring 18/6d. til p.p. U.K. Cont.

Fra Nordpacific er der stadig Efterspørgsel efter Tonnage paa f.i.o. Basis til U.K. Sidste Slutning blev gjort til 31/3d., hvilket kan gentages, men Rederne forlanger nu 32/6d. Transpacific tager enkelte Baade til omkring 45/- pr. 100 Balefod, Basis 1 Lossehavn Kina. Pacifickysten/Australien indikerer £8500.— for 440.000 Balefod Baad.

Østens Markeder ligger fastere. Soyabønne-Befragterne har betalt 38/9d. for Februar-Baad. Denne Rate kan gentages, og muligvis kan der endog gøres noget mere. Ris fra Saigon har betalt 38/6d., hvilket Be-

fragterne ligeledes er villige til at gentage, men ogsaa i dette Marked er Rederne reserverede, og yderligere Stigning kan ventes.

De indiske Markeder ligger roligt, men ogsaa her er der i den forløbne Uge sluttet til højere Rater. Ris fra Burma til Holland blev betalt med 35/- for Februar Lastning, og samme Rate blev betalt for Kerner fra Madraskysten til U.K. Befragterne er villige til at gentage disse Afslutninger, men Rederne holder ud for højere Rater, og 1/3d. maaske 2/6d. mere kan antagelig opnaas.

Fra Sydafrika cirkulerer forskellige Kullaster til Rødehavet og indiske Havne. Raten ligger omkring 11/-. Erts fra Durban til Rotterdam rapporteres sluttet til den relativt lave Rate af 18/- f.i.o.

De europæiske Markeder ligger desværre stadigvæk halvsøjt. Udgaende er det meget vanskeligt at opdrive en blot nogenlunde god Forretning, men ogsaa de hjemgaaende Rater fra Middelhavet er utilfredsstillende. Fra Sortehavet har Russerne overrasket ved at tage ca. 10 Baade for Stykgods til Marseille. Raten de betalte herfor 13/6d. f.i.o. er ingen daarlig Forretning, forudsat Ekspeditionerne bare er nogenlunde.

Af hjemgaaende Forretning fra Middelhavet skal nævnes Huelva/London 11/3d., Sfax/Antwerpen-Rotterdam 9/6d. à 9/9d. Efterspørgslen efter Tonnage for Jordnødder er noget større. Saloum/Cont. betalte 27/6d. for Februar og Ziguinchor/Cont. betalte 29/-, ligeledes for Februar Lastning.

Som nævnt ovenfor ligger de udgaaende Markeder meget svage. Wales/Buenos Ayres er nominelt 9/- værd, men der er kun lidt positive Forretninger. Wales/Vestitalien betaler 6/- og Wales/Port Said 6/6d. à 6/9d. Raterne for Kul fra Østkysten til Danmark er nærmest uforandrede. 3.000 Tonner Forth/København sluttedes til 5/- med hurtig Losning.

Der er stadig enkelte Trælastordrer for prompt Lastning saavel fra Sydfinland som fra Danzig/Gdynia, f. Eks. Kotka/London 32/6d. D.B.B., Danzig/Hartlepool 33/- Props.

Paa Timecharter-Markedet er Efterspørgslen stigende, men Rederne er ret reserverede og holder i det store hele ud for højere Rater, end Befragterne i Øjeblikket er villige til at betale. Af den lange Række Ordre, der cirkuleres, skal nævnes: Levering New York Tilbagelevering Sydafrika 8.000 Tons Diesel \$2.25, Levering U.S.N.H. Tilbagelevering Far East, moderne Dieselbaad \$1.75, begge Ordre for Februar Levering. Vestindia-Farten er roligt. Der kan antagelig opnaas omkring \$2.- for 4.000 Tonner for kort Periode.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Amerikas nye Atlanterhavsdamper

United States Lines Flaade bliver som tidligere meddelt nu forøget med en stor ca. 34.000 Tons Atlant-Liner, der skal erstatte den udrangerede »Leviathan» og besørge Atlant-Ruten i Forbindelse med »Manhattan» og »Washington». Skibet bygges i Newport News Shipbuilding Company og skal koste henved 16 Millioner Dollars.

Reduktion af Donaufgifterne i Sulina

Watson & Youell Shipping Agency, Galatz, meddeler, at den europæiske Donau-Kommission har besluttet, at de saakaldte E. C. D. Dues af Skibe, som laster eller losses i Sulina i Tidrummet 15. December 1937— 15. Marts 1938, skal reduceres fra Guldfrancs 3.50 til Guldfrancs 2.85 pr. E. C. D. Register Tons for søgaaende Skibe.

Tysklands Handelsflaade

I Løbet af 1937 er den tyske Handelsflaade blevet udvidet med 170.000 Tons ny Lastrum, hvorefter den tyske Handelsflaades samlede Tonnage er steget til 4 Millioner Tons. Paa tyske Værfter er der for tysk Regning for Tiden Skibe med en samlet Tonnage paa over ½ Million Tons under Bygning.

Dansk Lodskaptajn i Suez-Kanalen

Den danske Styrmand Ørum Haunstrup har modtaget den ærefulde Udnævnelse til Lodskaptajn i Suez-Kanalen. Det er den første Dansker efter mange Aars Forløb, der kommer til at beklæde et saadant Hverv, der ellers i Reglen tildeles Stormagternes Repræsentanter. Kun én Dansker har tidligere haft en saadan Post.

Skibsfarten paa Singapore

Fra Singapore meddeles, at Byen lider under en Invasion af Udlændinge, der for at omgaa Indvandringsloven optræder som Sofolk og saaledes kommer uhindret i Land.

De britiske Myndigheder har til Hensigt at foretage en Forandring i Indvandringsloven, saa at ogsaa Mandskaberne paa de Skibe, der anløber Singapore, skal have en særlig Tilladelse af Indvandringsmyndighederne til at gaa i Land. Alle Skibsforere skal have Pligt til at føre Bemandingslister, som især skal angaa asiatiske Søfolk.

Martin Garcia-Kanalen skal uddybes

Den norske Sydamerikalinie har modtaget Meddelelse fra Buenos Aires om, at Martin Garcia-Kanalen uddybes til Minimum 25 Fods Dybde. Arbejdet skal sættes i Gang snarest muligt, Efter Uddybningen skal forholdsvis store Skibe kunne læge fuld Last oppe paa Floden og alligevel passere Kanalen.

Bornholms-Skipperne

Bornholms Skipperforening har afholdt Generalforsamling og derefter afholdtes Kredsmøde i Bornholms-Kredsen af Dansk Sejlskibs Rederiforening for mindre Skibe. Foreningens Forretningsfører, cand. polit. Borch Johansen, var kommet tilside. Kredsformanden, C. Clausen, aflagde Beretning over de Sager, der var foretaget i Aarets Løb og særlig henhørte under Bornholms-Kredsen. Forretningsføreren aflagde derefter Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar og omltalte de stigende Udgifter til Skibenes Drift og Vedligeholdelse, Renteforhøjelse og Assurance, saa han ansaa en beskedne Forhøjelse af Minimumsrateerne for rimelig, men mædte Medlemmerne til Sammenhold og Forsigtighed. Det vedtoges enstemmigt at henstille til Hovedbestyrelsen at foretage en mindre Forhøjelse af Fragtrateerne.

Aarhus Havns Historie

Aarhus Havnevesen har udsendt en meget smukt udstyret Bog paa 115 Sider og forsynet med en lang Række Kort og Illustrationer: »Træk af Aarhus Havns Historie« udarbejdet af den kendte Aarhus-Bibliotekar Emanuel Sejr.

Indholdet omfatter: Havnens Udvikling, Havne- og Broenge, Lodseriet, Bugsering, Havnens tekniske Ledelse, Toldvesenet i Aarhus, Jernbanerne og helt ned til Nutiden med Rutebilerne.

Det er en levende Skildring, der omfatter de sidste Aarhundreders Historie i Forbindelse med Havnen. Den indeholder et Utal af Træk, der belyser »svundne Tider, og Havnen har selvfølgelig altid spillet en dominerende Rolle i Byens Liv.

Særligt Cement-Rederi

Dansk Cement Central har hidtil ejet 5 Skibe, 4 Motorskibe og et Dampskib, som nu er blevet overført til et selvstændigt Aktieselskab med Navnet Central Cement Transport. Det nye Selskab, hvis Aktiekapital er 100.000 Kr., er stiftet af Ingeniør Harry Schrøder, Direktør C. E. Boeck-Hansen og Direktør K. S. Styhr.

Ekspertkonference

Det internationale Arbejdsbureau i Geneve har meddelt de forskellige interesserede Regeringer, at Arbejdsbureauets Bestyrelse har besluttet at sammenkalde en Ekspertkonference i Geneve 28. Februar i Aar for at undersøge Muligheden for teknisk og finansiel international Samarbejde med Henblik paa Udvandring i Koloniserings-spørgsmaal.

Olielægter bygget af Nakskov Skibsværft

Fra Nakskov Skibsværft er afleveret Nybygning Nr. 90, Tanklæglerten »D. F. O. K. I.«, der er bygget til Det Forenede Olie Kompagni A/S, København.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Største Længde 146' 10", Længde mellem Perpendikulærer 140' 0", Bredde paa Spant 23' 6", Dybde til Hoveddæk 12' 9", Lastevne ca. 570 Tons d.w.

Lægteren er bygget til Germanischer Lloyd's højeste Klasse for stor Kystfart. Den har et gennemløbende Dæk og løftet Agterdæk, og den har 10 Olietanke med olietæt Luge over hver Tank.

Agter er der i et Dækshus indrettet Styrum og Kamre samt Kabys for Besætningen.

Pumpemaskineriet bestaar af en Rotan Oliepumpe, der igennem en Tandhjulsudveksling trækkes af en 3 cyl. Bukh Dieselmotor. Pumpens Ydeevne er 275 m³ pr. Time, og Dieselmotoren udvikler 35 E.H.K. I Reserve er installeret en Duplex Damppumpe.

I Maskinrummet er endvidere installeret et mindre Aggregat bestaaende af en liggende 1-cyl. Bukh Dieselmotor, direkte koblet til en Jævnstrømsdynamo paa 3 K.W. af Thomas B. Thrige's Fabrikat, der leverer den til Skibets Belysning nødvendige Strøm.

Ankerspil, Dæksspil samt Styreapparat er haanddrevne.

Statens Skibstilsyn

Af Betænkningen over Finansloven fremgaar, at Søfartsministeriet ønsker Antallet af Skibssynsmænd forøget. I Henvendelsen til Finansudvalget hedder det, at blandt Skibstilsynets Personale er der for Tiden kun to, der kan foretage mere komplicerede Skibsmaalinge, og man ønsker derfor ansat yderligere en Skibssynsmand med Skibsmaaling som Speciale. Den paagældende skal have fuld polyteknisk Uddannelse, og Honoraret kan derfor ikke fastsættes til mindre end 5000 Kr. aarlig. Samtidig ønsker man ogsaa en polyteknisk Kandidat til radiokyndig Skibssynsmand, og Honoraret derfor forhøjet til samme Beløb som ovenstaaende. Finansudvalget har tillraadt den fornødne Forhøjelse af Honorarkontoen for Skibstilsynet.

Flensborg Havn

Flensborg Havn har atter haft Fremgang i det forløbne Aar. Der ankom 2050 Skibe paa ialt 474,000 Netto Kubikmeter. Aaret forud var Tallene 1634 og 442,840, og i 1932 var de 1464 og 354,487. Altsaa en betydelig Stigning i Løbet af fem Aar. Den forøgede Trafik medfører fortsatte Fornyelser og Forbedringer af Havnen. Flensborg Værft, den største Virksomhed ved Havnen, har ogsaa haft god Beskæftigelse.

Begyndende Isvanskeligheder

Den seneste Tids Frost har bevirket, at de første, noget spredte Meldinger om Is i de danske Farvande nu begynder at indløbe.

I Limfjorden har den gamle Statsbane-Isbryder »Valdemar« været paa Arbejde helt siden medio December. I de seneste Dage er der meldt Is ved Frederikssund, dog uden at man endnu har rekvireret Isbryder-Assistance, og ved Nykøbing F., hvor foreløbig Havnens egen Isbryder har klaret Situationen.

Paa Smaalandskysten mellem Lolland og Øerne samt i Nakskov Fjord er der tynd Is uden Hindring for Skibsfarten.

Fiskeriaarbogen 1938

Fiskeridirektoratet har udsendt 45. Aargang af Fiskeriaarbogen, Aarbog for den danske Fiskeriflaade i det kendte gedigne Udstyr. Der er først en Kalender og Tabeller for Navigatorer, og i de følgende 7 Afsnit behandles bl. a.: Regler for Sejls og Lanterneforening, Havnereglementer, Farvandsafmærkning, Fyr og Signalstationer, Radiotelefon og Telegraf, Fiskeritilsyn, Register over Fiskefartøjer, Havnekendingsbogslaver, Love, Anordninger m. m. om Skibes Udstyr og Kongeriget Danmarks Fiskeribank og om Fiskeri; endelig er der Vejledninger ved Skibbrud og Ulykkestilfælde og meget andet.

Det er en Bog, der er uundværlig for alle, der vil følge med indenfor Fiskerierhvervet.

Fra det gamle Gilleleje

Gilleleje Museum har sendt os en nydelig udstyret Bog: Fra det gamle Gilleleje, 1937, udgivet af Kommuneleder H. C. Terslin. Med særlig Interesse har vi læst Magister K. J. Meders Artikel om Gamle Gilleleje Baade, hvortil knytter sig Skipper P. A. Petersens Oversigt over Gilleleje Baade 1880—1900. Ogsaa mange andre interessante Bidrag indeholder den lille Bog.

Prøvetur

Fra Burmeister & Wain's Værft afholdtes den 29. December Prøvetur med Nybygning Nr. 631, Motorskibet »Høegh Silverstar«.

Skibet er bygget til Skibsreder Leif Høegh, Oslo, og er bestemt til Fragtfart. Det er bygget til Lloyds Registers Klasse X 100 A. 1 og er af »open shelterdeck«-Typen. Det har desuden komfortable Kamre og Indretning for et mindre Antal Passagerer.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 430'—0" × 58'—0" × 37'—6" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 9,300 Tons d.w. Skibet drives frem af een 7-cylindret totakts dobbeltvirkende Burmeister & Wain Dieselmotor, der vil kunne udvikle ca. 5,500 IHK, og som paa Prøveturen gav Skibet en Fart af 15½ Knob.

I Prøveturen deltog Skibsreder Leif Høegh samt Repræsentanter for Rederiet og Værftet.

Fiskerilinspektionen i 1938

Fiskerilinspektionstjenesten vil i indværende Aar forme sig paa følgende Maade:

Inspektionsskibet »Islands Falk« inspicerer i danske Farvande og Nordsøen samt ved Færøerne hele Aaret, medens »Beskytteren« skal have Station ved Færøerne i et Par Foraarsmaaneder og »Hejmdal« i en Maanedstid om Efteraaret. Endvidere vil »Ingolf« assistere ved Inspektionen i danske Farvande i Foraars- og Efteraarstiden.

Inspektionstjenesten ved Grønland skal udføres af »Ingolf«, assisteret af Inspektionsfartøjet »Maagen«.

Inspektionsskibet »Hvidbjørnen« skal som sædvanlig inspicere under Island i Sommerhalvaaret.

Norsk Central for Havaristatistik

Det norske Rederforbunds Hovedbestyrelse har godkendt en Plan om Oprettelse af Fælleskontor for Havaristatistik for Rederforbundet, Søassurandørernes Centralforening og de gensidige Foreninger. Planen var i Forvejen godkendt af de to sidstnævnte Organisationer. Kontoret skal afløse de to nuværende fra ca. 1. April næste Aar og vil begynde med Statistik for Aaret 1936. Det bliver en helt selvstændig Institution med eget Budget og egne Kontorer.

»Bur-Wain«s Direktør

Ingeniør, cand. polyt. *Niels Munck* er udnævnt til admistrerende Direktør for *Bur-Wain Autodiesel A.S.* Udnævnelsen gælder fra 1. Januar.

Den nye Direktør er Søn af D. S. B.s Maskinchef Ove Munck og cand. polyt. fra 1924. Straks efter Eksamen kom han til B. & W., hvor han i en Aarrække ledede Planeringskontoret, og i de sidste 3—4 Aar har Ingeniør Munck været Sekretær hos Direktør C. A. Møller.

Aalborg Skibsværfts nye Direktør

Afdøde Direktør Myginds Efterfølger som Leder af Aalborg Skibsværft bliver, efter hvad det forlyder, raadgivende Ingeniør hos A. P. Møller, Hr. Poul Hansen, som i nogen Tid har været beskæftiget paa Odense Staalskibsværft.

Ulykke paa Tankbaad

Den 19-aarige Jungmand Harald Jacobsen af Herning, blev forleden meget stærkt forbrændt ved en Eksplosionsulykke ombord i Alfred Olsen & Co.s Tankbaad »Veritas 27«. Han blev indlagt paa Rudolf Berghs Hospital og er nu død paa Hospitalet. Han fortjener at mindes for sin uforfærdede Opræden efter Eksplosionen.

Broerne.

Dansk Sejlskibsrederforening for mindre Skibe har paa et Møde i Svendborg enstemmigt vedtaget at udtale en Protest mod Gennemførelsen af de foreliggende Projekt til en Broforbindelse Langeland—Taasinge—Svendborg.

Der gøres gældende, at de projekterede Dæmninger vil indsnævre Gennemstrømningsprofilen i de paagældende Farvande saa meget, at det er givet, at den i Forvejen til Tider voldsomme Strøm vil forstærkes i en Grad, der ikke mindst med Isgang er farlig for Besejlingen og ødelæggende for Fiskeriet.

Under Arbejdet for Projektets Fremme har man fremhævet dets arbejdsskabende Betydning. Foreningen indvender heroverfor, at den til Gengæld for en tidsbegrænset, kunstig Beskæftigelse ved Anlægsarbejdet bevirker en formentlig reelt lige saa stor og tilmed varig Arbejdsløshed blandt de talrige Søfolk, Havnearbejdere, Haandværkere og andre, som nu direkte og indirekte lever af Skibs- og Færgefarten. Denne bestrider Forbindelsen paa tilfredsstillende Maade og disponerer over et fuldt tidssvarende Materiel, som er anskaffet med de lokale Forhold for Øje. I en kapitalknap Tid, hvor det er vanskeligt at skaffe Midler til produktive, varige, arbejdsskabende Formaal, maa der advares mod at give en Snes Millioner Kr. til et Broanlæg, som ikke blot er nødvendigt, men paa en Række Omraader direkte skadeligt.

»Peter Wessel«

Der har i længere Tid gaaet Rygter om, at Nordmændene helt skulde overtage Frederikshavn—Larvik Færgen »Peter Wessel«, der stadig ligger paa Aalborg Skibsværft for Maskinreparation. Det har imidlertid vist sig overordentlig vanskeligt at faa fremskaffet de nødvendige Reserveredele.

Den norske Overtagelse af Færgen er dog langtfra endnu afgjort. Det har vist sig at være upraktisk med en dansk og en norsk Bestyrelse, og Danskerne skal derfor

have tilbudt at trække deres Penge ud, saaledes at Selskabet bliver rent norsk.

Hvis Overtagelsen finder Sted, vil der fra det danske Selskabs Side blive bygget en ny Færge af samme Type som »Peter Wessel« til Indsættelse paa Hundested—Grenaa Ruten. Den skulde her erstatte »Djursland«, der er for lille, og det skal samtidig være en Forudsætning, at den indgaar som Reserveskib paa Larvik-Ruten.

PERSONALIA**Ridder**

Navigationsskolebestyrer *Gustav Sørensen*, Nordby paa Fanø, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Skibsreder A. Kampen 50 Aar

Skibsreder *A. Kampen*, Dampskibsselskabet »Torm«, fyldte fornylig 50 Aar, men da han som bekendt ikke ønsker offentlig Fremtræden, gav Dagen ikke Anledning til Omtale.

Da Skibsreder Kampen imidlertid er ligesaa fremstående indenfor Skibsfarterhvervet som han er tilbageholdende overfor Offentligheden, er der Grund til at knytte nogle Ord til hans 50 Aars Dag.

Axel Kampen, der stammer fra Hornbæk, kom som ganske ung Mand ind i »Torm« samtidig med, at Skibsreder *Kraemer* overlod Ledelsen. Efter 10 Aars Forløb var han blevet sin Chefs betroede Medarbejder og Støtte. Da Skibsreder *Kraemer* i 1923 trak sig tilbage fra den daglige Ledelse, blev Kampen sammen med *Arne Schmieglow* Direktør for »Torm«.

Skibsreder Kampen har i Aarene siden da i Stilhed oparbejdet en ret usædvanlig Position. Han er i Dag en af de mest ansætte danske Redere, men han udfører sit solide og maalbevidste Arbejde fjernt fra al Offentlighed. Saaledes har han selv ønsket det, og man maa derfor respektere dette Ønske.

Dødsfald

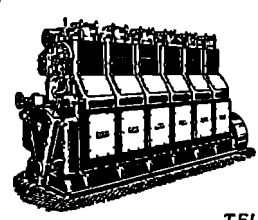
En af de gamle Sejlskibsførere, Kaptajn *J. R. Christensen*, Ommel, er død, 80 Aar gammel. Kaptajn Christensen havde ført en Række Marstalsejlere, bl. a. »Ellen Benzons«, der i Krigsaarene blev sat i Brand i Nordsoen.

Bygningskonduktør ved Søværnets Bygningsvæsen *A. F. V. Lundgaard* er død, 67 Aar gammel.

Fhv. Navigationsslærer *H. J. Christensen*, Marstal, er død, 81 Aar gammel. Den afdøde har været Lærer ved Marstal Navigationsskole i ca. 50 Aar og Formand for Søassuranceforeningen »Ærø« i ca. 22 Aar.

En af dansk Landbrugs kendteste og betydeligste Mænd, Godsejer *Jens Theilmann* er død, 73 Aar gammel. Udover at bestride talrige Hverv indenfor Landbrugets Organisation, sad Godsejer Theilmann i en Aarrække i D.F.D.S.s Bestyrelse.

Havningeniør *Poul Mygind*, Aalborg, er død, 56 Aar gml. I 1922 blev han konstitueret som Havningeniør og fik 1933 fast Ansættelse. Han har udført et stort og betydeligt Arbejde for Havnen.



BUKH DIESEL MOTORER
4 TAKT
MED TRYKFORSTØVNING
MED TRYKLOMBØSSMØRING

HOVED-MOTORER 6-600 H. K. HJÆLPE-MOTORER

A/S MOTORFABRIKEN BUKH

TELF. 505 . KALUNDBORG . TELF. 506

POSITIONSLISTE PR. 12. JANUAR 1938**A**

s.s. *Aalborg* pass. Drogden 8.1.
s.s. *Aaro*, Teilman-Thomsen, afg. Dakar 10.1. til Bremen.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Colombo 4.12.
s.s. *Absalon* ank. Port Talbot 26.12.
m.s. *African Reefer* ank. San John N.B. 12.1.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Hongkong 5.1. til Yokohama udg.
s.s. *Agnete* ank. Haifa 26.12.
s.s. *Alabama* ank. Santos 9.1.
s.s. *Alfa* ank. Bilbao 5.1.
s.s. *Alf* afg. Seaham 5.1.
s.s. *Algarve* afg. Algier 4.1.
m.s. *Almena* afg. New York 30.12. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Genoa 8.1. hjg.
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Vejle 6.1.
m.s. *American Reefer* pass. Mona 9.1.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. London 9.1. til Rotterdam hjg.

m.s. *Anglo Mærsk* afg. Las Palmas 25.12.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Kobe 30.12.
s.s. *Anna* ank. St. Louis du Rhone 10.1.
m.s. *Annam*, Seier Christensen, ank. Bangkok 8.1. udg.
s.s. *Anne* pass. Gibraltar 28.12. p. R. t. Zappa.
m.s. *Argentina* ank. Randers 10.1.
m.s. *Arizona* ank. Aarhus 10.1.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Danzig 30.12.
m.s. *Asbjorn*, Bjark, pass. 5° N. — 39° 10' V 3.1. p. R. t. Rio de Janeiro.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Hull 6.1. hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Catania 9.1.
s.s. *Aslaug* pass. Nilton 21.1. p. R. t. London.
m.s. *Asnæs* pass. Holtenu 9.1.
m.s. *Astoria*, Jensen, pass. Panamal Kanal 27.12.
s.s. *Astra* i Dok i Aalborg.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Port de Banc 6.1. til Tenes.
m.s. *Australian Reefer* ank. Glasgow 11.1.
m.s. *Australien*, Hansen, pass. Nauru 3.1. til Peru. hjg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10.1.38

LONDON	22,40	MADRID	43,00
NEWYORK	448,75	AMSTERDAM	249,95
BERLIN	180,75	STOCKHOLM	115,65
PARIS	15,30	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,15	HELSINGFORS	9,07
ZÜRICH	103,80	PRAG	15,00
ROM	23,85	WARSAWA	85,60

B

s.s. *Belgien* ank. Lorient 4.1.
 m.t. *Bente Mærsk* afg. Les Piedras 28.12.
 s.s. *Bertha* afg. Grangemouth 6.1.
 s.s. *Bergenhus* ank. Kbhvn. 11.1.
 s.s. *Bes* pass. Hollenau 12.1.
 s.s. *Betta* afg. Tripoli 11.1.
 s.s. *Betty Mærsk* afg. Antwerpen 5.1. til Alexandria.
 s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Huelva 6.1.
 s.s. *Birgitte* afg. Tel Aviv 1.1. til Jaffa.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Bordeaux 8.1.
 s.s. *Bodil* pass. Gibraltar 8.1.
 s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. La Rochelle 6.1.
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Penang 8.1. til Colombo hjg.
 m.s. *Bornholm*, Havre-Petersen, afg. Monrovia 6.1.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 9.1. til Ghent.
 m.s. *Brasilia Reefer* afg. Alexandria 11.1.
 s.s. *Brasilien* afg. Kbhvn. 31.12. til Gulfen.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Mundah River 8.1.
 s.s. *Britta* afg. Palermo 8.1.
 s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 31.12. til Alexandria.
 s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Kbhvn. 10.1. til Wallvik (Ljusue).
 s.s. *Brynhild* afg. Kbhvn. 7.1. til Swansea.

C

m.s. *California* ank. Kbhvn. 10.1.
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Acajutla 4.1. til Los Angeles hjg.
 m.s. *Canadian Reefer* ank. Rio de Janeiro 11.1.
 s.s. *Carmen* afg. Kbhvn. 11.1.
 m.t. *Caroline Mærsk* pass. Miami 30.12.
 s.s. *Charkow* afg. Algier 10.1. til Tunis.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Rotterdam 24.12.
 m.s. *Chilean Reefer* ank. Seattle 9.1.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Rashiin 8.1. til Yokohama.
 s.s. *Christiansborg* afg. Norfolk 8.1.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Seville 24.12.
 m.s. *Cr. Holm* ank. New York 10.1.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Bremen 10.1.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Bordeaux 8.1. til Setubal.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, forv. afg. Geraldton 8.1.
 s.s. *Cyril*, Farup, forv. afg. Immingham 13.1.

D

s.s. *Dagmar* ank. London 11.1.
 s.s. *Dagmar* ank. Messina 8.1.
 m.s. *Danmark* ank. Bolton Rouge 8.1.
 m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, afg. Las Palmas 9.1. til Dunkirk hjg.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Kbhvn. 9.1.
 s.s. *Delaware* ank. Gdynia 10.1.

E

s.s. *E. M. Dalgas* i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Ebro* afg. Marseille 10.1. til Genua.
 s.s. *Edv. Nissen* afg. Gambia 2.1.
 s.s. *Ejffe Mærsk* pass. Dunnethead 30.12.
 s.s. *Egholm* ank. Danzig 3.1.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Port Bouet 10.1.
 m.s. *Eleonore Mærsk* pass. Gibraltar 29.12.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, forv. afg. Huelva 11.1.
 s.s. *Ellen* pass. Ushant 7.1.
 s.s. *Ellensborg* ank. Nykobing F. 10.1.
 s.s. *Else* ank. Aalborg 9.1.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Boston Lincolnshire 9.1.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Port Said 28.12.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Horten 9.1.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Fredericia 11.1. til Gdynia.
 s.s. *Enighed*, Kristoffersen, ank. Skien 8.1.
 s.s. *Erik Boye* ank. Gdynia 3.1.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Bremen 7.1.
 s.s. *Erna* pass. Hollenau 10.1.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Southampton 6.1. til St. Thomas udg.
 s.s. *Ester* ank. Raumo 10.1.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, forv. afg. Ymuiden 12.1.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Jarrow 8.1.
 s.s. *Estrid* pass. Dungeness 7.1.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. San Francisco 8.1. til Los Angeles hjg.

F

s.s. *Fanø*, Korff, ank. Bilbao 4.1.
 m.sk. *Fanø* oplagt Marstal.
 s.s. *Finland* afg. Gdynia 5.1.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Singapore 6.1. til Bangkok udg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Hanstholm 11.1.
 s.s. *Frankrig* afg. Stettin 5.1.
 s.s. *Fredensborg* ank. Les Falaises 4.1.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Gdynia 10.1.
 s.s. *Frida* afg. Habana 11.1.
 s.s. *Frode* afg. Gdynia 16.12. til Paranagua.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 8.1. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* ank. Kbhvn. 4.1.
 s.s. *Gerda* pass. Helsingør 10.1.
 s.s. *Gerda Toft* pass. Cape Finisterre 10.1.
 s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 29.12.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Rotterdam 28.12.
 s.s. *Gorm* afg. New York 7.1. til Oslo.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. San Pedro 27.12.
 s.s. *Grete* afg. Rio de Janeiro 10.1.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, ank. Boness 9.1.
 s.s. *Gudrun* afg. Preston 6.1. til Dakar.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Liverpool 30.12.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Gibraltar 26.12.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 26.12. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* pass. Gibraltar 29.12.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, ank. Poole 7.1.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Mariager 10.1. til Nordenham.
 s.s. *Halldan* ank. Riga 9.1.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Casablanca 6.1.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Porsgrund 2.1. til Kalundborg.
 s.s. *Hans* ank. Stettin 9.1.
 s.s. *Harald* afg. Wallvik 4.1. til Preston.
 s.s. *Harriet* pass. Helsingør 12.1.
 s.s. *Helene* afg. Kotka 11.1.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 25.12.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. San Miguel 26.12.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Antwerp 6.1.
 m.s. *Herdis* pass. Algiers 23.12.
 s.s. *Hilde* afg. N. Weterweg 5.1. til Hamburg.
 s.s. *Hindsholm* ank. Stettin 9.1.
 s.s. *Holland* afg. Danzig 5.1. til Klaipeda.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Horns Rev 9.1. p. R. t. Rotterdam udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Huelva 9.1. til Glasgow.
 s.s. *Inger Toft* ank. Manolia 6.1.
 s.s. *Inger* afg. Tyne 11.1.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers afg. Rotterdam 8.1. til Dakar.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Hamburg 30.12.
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Pedersen, afg. Blyth 8.1. til Kbhvn.
 s.s. *Ivar* afg. Bahia 27.12. via Madeira til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 9.1.
 s.s. *Jacob Mærsk* afg. Port Williams 28.12.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Corpus Christi 16.12.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Bilbao 9.1. til Middlesbro.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Hamburg 9.1. hjg.
 s.s. *Jenny* pass. Dungeness 6.1.
 s.s. *Jenny* afg. Gdynia 12.1.
 s.s. *Johanne* ank. Thames 3.1.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 10.1.
 s.s. *Jonna* afg. Portland 28.12.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Rotterdam 9.1. til Southampton udg.
 s.s. *Jutta* ank. Malmø 10.1.
 s.s. *Jægersborg* ank. Garston 27.12.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Seville 7.1.
 s.s. *Kale*, Brockmann, afg. Llanelly 25.12. til Baltimore Md.
 s.s. *Karen* ank. Oran 30.12.
 s.s. *Karen Toft* afg. Gdynia 4.1.
 s.s. *Karla* afg. Partington 8.1.
 s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 10.1. til Manchester.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Dungeness 6.1.
 s.s. *Kentucky* afg. Danzig 18.12. til Norfolk, Va.
 s.s. *Kirsten* pass. Spurn Head 2.12.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Hofwood 21.12.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Vejle 9.1.
 s.s. *Knud* afg. Spezia 8.1. til Bona.
 s.s. *Knut* pass. Brunsbittel 6.1. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Kongea* i Stettin.

L

s.s. *Laila* afg. Iquique 7.1.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, pass. Guardafui 9.1. p. R. t. Colombo udg.
 s.s. *Lars Kruse* pass. Beachy Hd. 7.1.
 s.s. *Laura* ank. Buenos Aires 10.1.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Sete 16.12.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. St. John, Nd. 24.12.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Glasgow 13.12.

s.s. *Lilleborg* ank. Birkenhead 6.1.
 s.s. *Lillian* afg. Rotterdam 11.1.
 s.s. *Lily* pass. Brunsbittel 4.1.
 s.s. *Linda* pass. Helsingør 11.1.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Oslo 11.1. til Goole.
 m.s. *Louisiana* ank. Bahia Blanca 10.1.
 s.s. *Lundby*, Lund, ank. Kohsichang 7.1.
 s.s. *Lynæs* pass. Beacaly Head 11.1.

M

s.s. *Magnus* afg. Kbhvn. 8.1. til Dunkirk.
 s.s. *Maja* afg. Kaskö 11.1.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Suez 9.1. hjg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Guiria 5.1.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Hongkong 30.12.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Setubal 7.1. til Rouen.
 s.s. *Margrete* ank. Nantes 26.12.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 10.1.
 s.s. *Mariane* pass. Brunsbittel 3.1.
 m.t. *Marie Mærsk* ank. B. Aires 29.12.
 s.s. *Marie Toft* ank. Sas van Ghent 9.1.
 s.s. *Marna* ank. New York 30.12.
 m.s. *Marocco* afg. Antwerpen 11.1. til Casablanca.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Helsingør 8.1. til Antwerp.
 s.s. *Maryland* afg. Madeira 6.1. til Kbhvn.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Georgetown 23.12.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, pass. Skagen 10.1. p. R. t. Aarhus hjg.
 s.s. *Mercur* afg. Stavanger 3.1. til Bergen.
 s.s. *Minsk* afg. Lissabon 10.1. til Leixoes.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 9.1. til Kbhvn.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, afg. Gdynia 9.1. til Kristiansand.
 s.s. *Najaden* ank. Kotka 7.1.
 s.s. *Nancy* ank. Marseilles 8.1.
 s.s. *Nerma* ank. Sables d'Olonne 7.1.
 s.s. *Nevada* afg. Kbhvn. 31.12. til Santos.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Port Said 27.12.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Marchfield 30.12.
 s.s. *Niobe* afg. Bordeaux 11.1.
 m.s. *Nordbo* ank. Göteborg 3.1.
 s.s. *Nordborg* ank. Cardiff 6.1.
 m.s. *Norden* ank. Balbao 1.1.
 m.s. *Nordfarer* ank. Singapore 4.12.
 m.s. *Nordhavet* afg. Gibraltar 28.12.
 m.s. *Nordhval* afg. Singapore 3.1. til Bergen.
 m.s. *Nordkap* ank. Santos 31.12.
 m.s. *Nordpol* afg. Buenos Aires 6.1. til Hamburg.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, forv. ank. Frederikshavn 12.1.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 11.1.
 s.s. *Olaf* ank. Bristol 9.1.
 s.s. *Olga* ank. Ymuiden 6.1.
 m.s. *Olympia*, Lorentzen, afg. New York 18.12.
 m.s. *Oregon* afg. Santos 30.12. til Kbhvn.
 s.s. *Orion* afg. Antwerpen 4.1.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Tynen 5.1. til Bilbao, pass. Dover 8.1.

P

s.s. *P. N. Damm* afg. Cuba 28.12.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Singapore 4.1. til Hongkong udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Rouen 11.1.
 s.s. *Paula* afg. Coronel 8.1.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Cape Verde 7.1. p. R. t. Las Palmas hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. New York 7.1.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Tyne 10.1.
 s.s. *Polly* afg. Boston 4.1.

R

s.s. *Randa* ank. Kbhvn. 8.1.
 s.s. *Riga* afg. Odense 11.1.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 10.1.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Granton 5.1. til Porsgrund.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Philadelphia 6.1. til London.
 s.s. *Rosenborg* ank. Kbhvn. 9.1.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 11.1. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Oran 24.12.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Port Arthur 28.12. til Kinloch Leven, pass. Sombert's Pt. 6.1.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Kalundborg 11.1.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 11.1.
 s.s. *Sejrø*, Rasmussen, afg. Hamborg 4.1. til Guiria, pass. Coenhaven 6.1.
 s.s. *Selma* afg. London 11.1.
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 7.1.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Danzig 8.1. til Antwerpen.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Dover 7.1. p. R. t. Port Said udg.
 s.s. *Sigrid* ank. Koivisto 8.1.
 s.s. *Sigrun* afg. East Greenwich 9.1. til Odense.
 s.s. *Silkeborg* afg. Ridham 11.1.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Danzig 9.1.
 s.s. *Skagen* ank. Kbhvn. 10.1.
 s.s. *Skandia* ank. Aruba 9.1.
 s.s. *Skjold* ank. Kbhvn. 11.1.
 s.s. *Skodsborg* afg. Setubal 11.1.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 9.1.
 s.s. *Sonja*, Duhn, rapp. 1350 miles fra Boston 8.1.
 s.s. *Sophia* ank. Gdynia 2.1.
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen 10.1. til Horsens.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Huelva 9.1. til London River.
 s.s. *Stella* pass. Dungeness 11.1.
 s.s. *Stensby*, Kähler, afg. Grangemouth 5.1. til San Pedro f. O.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Manila 11.1.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Oslo 7.1.
 s.s. *Svanhild* afg. Kbhvn. 11.1. til Oslo.
 s.s. *Svanholm* ank. Manchester 5.1.
 s.s. *Svava* afg. Aarhus 8.1. til Antwerpen.
 s.s. *Soborg* pass. Ushant 11.1.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Liverpool 5.1.
 m.s. *Taconia*, Madsen, afg. Geraldton 9.1.
 s.s. *Tanja* ank. Rochester 9.1.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Kobe 7.1.
 s.s. *Teddy* afg. Methil 8.1. til Faxe Ladeplads.
 s.s. *Tekla* pass. Algiers 30.12.
 s.s. *Tennessee* ank. Galveston 9.1.
 m.s. *Thyra S.* afg. Shields 6.1. til Jaffa.
 s.s. *Tomsk* afg. Mersin 10.1. til Alexandria.
 m.s. *Tongking*, Berg, afg. Ras Mallap-Singapore 9.1. udg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Stettin 9.1.
 s.s. *Tove* afg. London 3.1.
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Norfolk, Va. 8.1. til Rouen.
 s.s. *Trio* ank. Methil 10.1.
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 11.1. nordover.
 s.s. *Tula* ank. Antwerpen 3.1.
 s.s. *Tureby*, Eriksen, forv. afg. Rosario 12.1. til New York.
 m.s. *Tunis* ank. Nakskov 7.1.

U

s.s. *Uffe* afg. Aalborg 10.1. til Stettin.
 s.s. *Ulla* ank. Rosario 10.1.
 s.s. *Uraniensborg* pass. Cristobal 8.1.

V

s.s. *Valborg* ank. Casablanca 4.1.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Nordenham 11.1.
 s.s. *Venus* ank. Bergen 5.1.
 s.s. *Viborg* ank. Garston 7.1.
 s.s. *Viola* afg. Hamburg 5.1. til Antwerpen.
 s.s. *Virginia* afg. Esbjerg 11.1. til Newcastle-on-Tyne.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. Galveston.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Gdynia 1.1.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Bremen 10.1.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 10.1.

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Tyne 5.1.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene»

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
 Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiverforeningen

Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wassberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2063

R A N D E R S

STEVEDORE

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

Aalborg

**GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT**

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

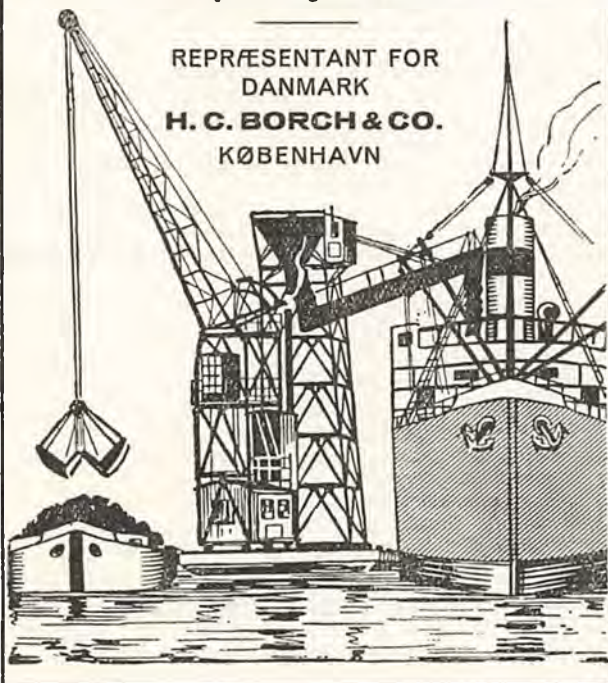
Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:
 Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
 DANMARK

H. C. BORCH & CO.
 KØBENHAVN

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
 OLIE TØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

anbefaler sig med

MOTORBAADE

til Proviant, Stores, Færge samt
 Trossføring, overalt i Havnen
 og paa Rheden.

Kontor
 Nordre Toldbod
 København K.

Telefoner Central
 45 62 & 10 562

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Red og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
 Patent Mørje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
 Telefon: Central 13778.

VINKE & CO.

Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular lines

Telegrams:
 Vinkco

ROTTERDAM

Telephones:
 24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESFN»

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 6. Januar 1938.

Nr. 1.

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

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

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

I. Østersøen.

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

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

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

Smaalandsfarvandet. (Grænsen mod *Østersøen* er: ud for *Bogestrøm* en *Linie* uden om *Sandene* gennem *Bogestrømsønden*, excl.: ud for *Gronsvund* en *Linie* uden om *Tolken*: ud for *Guldborg Sund* en *Linie* fra *Flinthorne Rev* til *Skelby*. Grænsen mod *Store-Bælt* er en *Linie* fra *Korsør Kirke* over *W.-Kysten* af *Egholm, Agersø* og *Oms*, over *SW-lige Om- Staalgrund* til den *E.-lige Pynt* af *Onse Vig*).

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

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

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

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

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

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

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

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

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

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

Kanalen. W.-Kyst af England og Skotland. Irland. *Frankrig* (fra *Calais*, excl., til *Le Four Fyr*, incl.). *Ile d'Ouessant*. *Engelske Kanal* Øer. *England* (fra *South Foreland Fyr*, excl.). *Skotland* (til *Duncansby Head*, excl.). *Orkney Øerne* (fra *Brough Ness*, excl., til *N. Ronaldsay* excl.). *Shetlands Øerne* (fra *Sumburgh Head*, excl.). *Irland*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

Atlanterhavet. *Island*. *Færøerne*. *Frankrig* (fra *Le Four Fyr*, excl.). *Spanien N.- og W.-Kyst*. *Portugal*. *Spanien S.-Kyst* (til *Kap Trafalgar*, incl.). *Afrika* (fra *Kap Sparte*, incl., til *Kap Agulhas*, incl.). *Kap Verdes Øer*. *Canariske Øer*. *Madeira*. *Azorerne*. *Bermudas Øerne*. *Newfoundland E.- og S.-Kyst* (fra *Kap Spear Fyr*, inol., til *Galantry Head Fyr*, incl.). *Sable Island*. *Cape Breton Island SE.-Kyst* (fra *Scatari Island Fyr*, inol., til *Green Island Fyr*, incl.). *Nova Scotia SE.-Kyst* (fra *Canso Harbour Fyr*, inol., til *Kap Sable Fyr*, inol.). *Forenede Stater i Nord-Amerika* (indtil *Kap Canaveral*, incl.).

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

Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien. *Nord-Amerika* (fra *Kap Canaveral*, excl.). *Mellem-Amerika* (incl. *Panamakanalen*). *Syd-Amerika* (til *Britisk Guyana*). *Bahama Øerne*. *Store Antiller*. *Smaa Antiller*.

Syd-Amerika. *Guyana*. *Brasilien*. *Uruguay*. *Rio de la Plata*. *Argentina*. *Chile*. *Peru*. *Ecuador*. *Colombia*.

Mellem- og Nord-Amerika. Syd fra indtil o. 40° N. Br.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

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

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

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

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

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

XI. Bekendtgørelser m. m.

Sidste „Efterretninger for Søfarende“ for 1937 har Nr. 52.

Danmark.

- (T). 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.
2. København—Rødbyhavn. Oplysning om Brændetid for Luftfyre.
Samtlige Luftfyre paa Ruten København—Rødbyhavn: Amager Syd, Karlstrup, Løben, Bonderød, Sjølle, Stuby, Vijsnæs og Rødbyhavn, er normalt tændt fra Solnedgang til Solopgang.
- ### I. Østersøen.
1. Sverige. Indløbet til Mönsterås. St. Oknö. Lodsudkigsstation lukket for Is.
(U. f. s. Nr. 52/3765. Stockholm 1937.)
Lodsudkigsstationen paa St. Oknö paa c. 57° 00',₂ N. 16° 32',₁ E. er lukket paa Grund af Isforholdene.
2. Sverige. Indløbet til Mönsterås. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 52/3764. Stockholm 1937.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Oknö östra og västra c. 57° 00' N. 16° 32' E. Karshamngrundet. Eckelöskär.
3. Sverige. Arkö—Mem. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 52/3763 og 52/3805. Stockholm 1937.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Björkskär c. 58° 25' N. 16° 48' N. Fårholmén. Eitersundet sydöstra og nordvästra. Tegeborg.
4. Sverige. Norrköping—Arkö. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 52/3762. Stockholm 1937.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Algersgrund c. 58° 39' N. 16° 28' E. Fläskö norra og södra. Anholmen.
5. Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib inddraget for Is.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet Grepen paa c. 60° 28' N. 18° 18' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
6. Sverige. Bottniska Bugt. Gävle Bugt. Skutskär. Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 52/3804. Stockholm 1937.)
Lystønden Skutskärs inlopp paa c. 60° 39' N. 17° 24' E. er inddraget for Vinterperioden.
7. Finland. Bottniska Bugt. Ulkokrunni. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 36/1351. Helsingfors 1937.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Ulkokrunni övre og Ulkokrunni nedre. c. 65° 23' N. 24° 51' E.

10. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 36/1349. Helsingfors 1937.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Saapaskari c. 65° 03' N. 25° 10' E. *Laitakari. Sontosenkari.*
11. **Finland. Bottniske Bugt. Marjaniemi. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 36/1350. Helsingfors 1937.)
Marjaniemi Fyr paa c. 65° 02' N. 24° 34' E. er slukket for Vinterperioden.
12. **Finland. Bottniske Bugt. Yxpila—Gamlakarlebyr. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 36/1352, 36/1353, 36/1385 og 36/1386. Helsingfors 1937.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Tankar c. 63° 57' N. 22° 51' E. *Tankar övre* og *Tankar nedre. Råberg. Trullögrund. Hungerberg. Frimodigsgrund. Yxpila vågbrytare. Yxpila övre. Yxpila nedre.*
13. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki (Nystad). Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 36/1347 og 36/1387. Helsingfors 1937.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Ristikari (Kirsta) c. 60° 46' N. 21° 15' E. *Haanperänkari. Syvänsalmenkari. Stånggrund (Tankokari).*
14. **Finland. Skärgårdshavet. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 36/1374, 36/1375 og 36/1376. Helsingfors 1937.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Lypertö övre c. 60° 36' N. 21° 14' E. *Lypertö nedre. Aukkoluoto. Ruotsalvainen. Kettumaa. Ammänletto. Palva. Bockholm. Savilelto. Frusilä. Kaaskeri. Lypertö lotsstuga.*
15. **Finland. Finske Bugt. Ekenäs Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 36/1346. Helsingfors 1937.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Kråkholm övre c. 59° 59' N. 23° 26' E. *Kråkholm nedre.*
16. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 36/1345. Helsingfors 1937.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Björkholm c. 60° 09' N. 25° 02' E. *Hästmäs kanal. Koholm.*
17. **Finland. Finske Bugt. Fyrskibe inddraget for Is.**
(Telegram fra Lødskontoret i Helsingfors.)
Nedennævnte Fyrskibe er inddraget paa Grund af Isforholdene:
Helsinki c. 59° 56' N. 24° 56' E. *Kalbådagrund* c. 59° 58' N. 25° 36' E.
18. **Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.**
(N. f. S. Nr. 1/4. Berlin 1936.)
Opmærksomheden henledes paa, at man stadig maa regne med, at der i *Kieler Fjord* afholdes Skydeøvelser, Mineøvelser, Spærreøvelser o. l.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/10 1937.
19. **Tyskland. Stolpe Banke S. Vrag afmærket.**
(Telegram fra Marineoberkommando, Berlin.)
Et Vrag, hvoraf intet er synligt over Vandet, ligger sunket paa c. 54° 53' N. 16° 54' E. En Vraglystønde med S.-Topbetegnelse, og som viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 5^s, er udlagt c. 300 m SW. for Vraget.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 6/449 1937..

20. Letland. Libau. Maalt Mil.

(N. t. M. Nr. 6/16. Riga 1937.)

c. 5 Sm N. for *Libau* Havn findes nedennævnte to Sæt Baaker til Afmærkning af en maalt Mil paa Kurs 22°—202°. Baakerne er overet i Pejling 112°.

a. N.-lige Bagbaake: Stangbaake med en Diamant til Topbetegnelse, hvis højre Side er rød og venstre hvid, paa c. 56° 36',₃ N. 21° 02',₂ E.

b. N.-lige Forbaake: Diamantformet Baake, hvis højre Side er hvid og venstre rød, paa c. 56° 36',₆ N. 21° 01',₆ E.

c. S.-lige Bagbaake: Stangbaake med en Trekant med Spidsen nedad som Topbetegnelse, hvis højre Side er rød og venstre hvid, paa c. 56° 35',₆ N. 21° 01',₅ E.

d. S.-lige Forbaake: Trekantformet Baake, hvis højre Side er hvid og venstre rød, paa c. 56° 35',₇ N. 21° 01',₀ E.

(Kort Nr. 269.)

11. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Sya for Fyn og Lille-Bælt.**21. Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.**

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

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

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

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

Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raaens anden Nok. Fra det skydende Fort vises desuden om Dagen international Talstander „7“ og om Natten 3 røde Lanterner lodret for hinanden, fra et synligt Sted, saalænge Skydningen varer.

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/12 1937.

(Danske Lods, Side 272.)

22. Danmark. Sundet. Prøvestens Havn N.-lige Bølgebryder. Fyr tændt.

Paa E.-Enden af den N.-lige Bølgebryder ved *Prøvestens Havn* er paa 55° 40' (49") N. 12° 38' (37") E. tændt et Fyr, der viser grønt og rødt Hurtigblink, 120 Blink pr. Min. Flammens Højde: 5,7 m. Synsvidde: 2 Sm. Et 3,5 m højt, rødt Taarn med hvidt Bælte. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra 140° til 335°. 2. Rødt i Pejl. fra 335° til 140°.

(E. f. S. Nr. 47/3635 1937. Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 273. Havnelods, Side 128. Fyr-Fort. Nr. 271 C.)

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

Naar Skydning fra *Mosede Batteri* finder Sted, vises fra Batteriet om Dagen international Talstander „7“ og om Natten 3 røde Lanterner lodret for hinanden, fra et synligt Sted, saalænge Skydningen varer.

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/16 1937.

(Danske Lods, Side 284.)

24. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.

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

Der skydes i SE.-lig Retning ud over det lave Vand S. og SW. for *Avedøre Holme*. Det er forbundet med Livsfare at færdes paa en Del af Terrainet langs Kyster S. og SE. for Skydebanerne samt paa den Del af Søen, der i Skudretningen ligger inde for c. 2½ Sm fra Kysten.

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

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

Skydeøvelserne afholdes i 1938:

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

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

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

I den Anledning forbydes til de anførte Tider al Færdsel paa det omhandlede Terrain og al Sejlads paa den forannævnte Del af Søen.

Avedøre Holme: c. 55° 36¼' N. 12° 29' E.

(Danske Lods, Side 284.)

25. Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batter og Masneds Fort.

Naar Skydning fra *Borgsted Batter* og *Masneds Fort* finder Sted, vises fra de nævnte Værker om Dagen international Talstander „7“ og om Natten 3 røde Lanterne lodret for hinanden, fra et synligt Sted, saalænge Skydningen varer.

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/19 1937.

(Danske Lods, Side 541 og 525.)

26. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Oplysning om Bro og Besejlingsforholdene.

De 3 Fag i *Storstrømsbroen* mellem Pillerne 21—22, 22—23 og 23—24 regnet N fra er forsynet med Buer.

Gennemsejlingen foregaaer saaledes, at alle W.-gaaende Skibe henvises til at benytte Aabningen under N.-ligste Buefag, og E.-gaaende Skibe henvises til at benytte Aabningen under midterste Buefag.

Den frie Højde for de 2 Gennemsejlingsaabninger er henholdsvis 25,2 og 26,0 m over Middelvandstand. Til Vejledning for Passage af Broen om Dagen er der anbragt følgende Dagmærker paa Foden af nedennævnte Piller. For N.-lige Gennemsejling: Paa E.-Siden af Pille 21 en rød Baake med Topbetegnelse en Trekant med Spidsen nedad. Paa E.-Siden af Pille 22 en hvid Baake med Topbetegnelse en Trekant med Spidsen opad. For S.-lige Gennemsejling: Paa W.-Siden af Pille 22 en rød Baake med Topbetegnelse en Trekant med Spidsen nedad. Paa W.-Siden af Pille 23 en hvid Baake med Topbetegnelse en Trekant med Spidsen opad.

Til Vejledning for Passage af Broen om Natten er anbragt nedennævnte grønne og røde Ledelys: For N.-lige Gennemsejling: Paa S.-Siden af Pille 21 to grønne Ledelys der lyser E. efter. Paa N.-Siden af Pille 22 to røde Ledelys, der lyser E. efter. — For S.-lige Gennemsejling: Paa S.-Siden af Pille 22 to røde Ledelys, der lyser W. efter. Paa N.-Siden af Pille 23 to grønne Ledelys, der lyser W. efter. Ledelysene er anbragt c. 4 m Højde:

Skibe, der passerer gennem de to nævnte Gennemsejlinger i de befalede Retninger vil saaledes have to grønne Lys om Styrbord og to røde Lys om Bagbord.

Paa Pille 22 imellem de to Gennemsejlingsaabninger er anbragt et Taagesignal. Karakteren er Et-Stød hver 30^s. og afgives skiftevis med E.-lige og W.-lige Sirene. Sirenernes Højde over Vandet er 25,2 m.

Pille 22: 54° 58' 02" N. 11° 53' 23" E.

(E. f. S. Nr. 1/20 1937.)

7. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Vinkelfyr midlertidig slukket.

Det hvide, røde og grønne Vinkelfyr med Et-Blink hver 3^s. paa det N.-lige Molehoved paa c. 55° 10',₆ N. 11° 38',₇ E. er slukket indtil videre paa Grund af Reparation. Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/3703 1937.

8. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Havnefyr midlertidig slukket.

Det røde og grønne Blinkfyr paa *Karrebæksminde* N.-lige Molehoved er midlertidig slukket og erstattet med en klar Lanterne.
c. 55° 11' N. 11° 39' E.

9. (T). Danmark. Store-Bælt. Langeland. Frankeklint Fyr. Lysevne midlertidig nedsat.

Lysevnen for *Frankeklint* Fyr paa c. 55° 10' N. 10° 56' E. er midlertidig nedsat aaledes, at Lysevnen for rødt Lys er 6,₅ Sm og for grønt Lys 5,₀ Sm.
(Fyr-Fort. Nr. 353.)

10. (P). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing. Gamle Lob. Afmærkning forandres.

I Slutningen af Januar d. A. foretages nedennævnte Forandringer ved Afmærkningen af *Gamle Lob* ved *Rudkøbing*:

I. Somærker inddrages permanent:

a. De 3 røde Stager med 1 opadvendt Kost ved W.-Siden af Løbet.

b. De 3 hvide Stager med Halmvisk ved E.-Siden af Løbet.

c. 54° 56 $\frac{1}{2}$ ' N. 10° 42 $\frac{1}{2}$ ' E.

II. En rød Stage udlægges tæt ved 4 m Kurven c. 35 m 85° fra den nuværende S.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk i E.-Siden af *Gamle Lob*.

c. 54° 56',₃ N. 10° 42',₁ E.

III. Den rød- og hvidstribede Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk paa 54° 56' (44") N. 10° 42' (39") E. ombyttes med 1 opadvendt Kost.

(Kort Nr. 302, 297 og 221. Danske Lods, Side 563. Søm.-Fort. Side 88, Nr. 12, 16 og 17.)

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

Ved Opmaalingen den 30. December 1937 af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,₃ m.

c. 54° 50',₆ N. 10° 33',₁ E.

(E. f. S. Nr. 49/3798 1937.)

32. Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.

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

Ihvorvel Skydningen er beordret indstillet under Fartøjers Passage, og der saaledes intet vil være at befrygte ved at passere det paagældende Sted, henledes dog Opmærksomheden paa det ønskelige i, at Fartøjer ikke opholder sig i længere Tid end højst nødvendigt i den Del af Farvandet, der ligger i indtil 1 $\frac{2}{3}$ Sm's Afstand ud for Skydepladsen. Under Skydningen hejses to Kurveballoner enten paa begge de to paa Skrånten ved Skydebanerne anbragte Signalstænger eller paa den ene af dem. *Fredericia*: 55° 33 $\frac{1}{2}$ ' N. 9° 45 $\frac{1}{2}$ ' E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/23 1937.

(Danske Lods, Side 345.)

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

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

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

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

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

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

Ved Skydning med Gevær, Rekylggevær og Maskingevær: Paa en Signalmast den NE.-lige Del af Skydeterrænet paa c. $55^{\circ} 10',_6$ N. $9^{\circ} 38',_8$ E. hejses en Kurveballon

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

Signalerne hejses, en Time før Skydningen begynder.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/25 1937.

(Danske Lods, Side 369.)

34. Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.

Skarpskydningsøvelser afholdes fra en Skydeplads ved *Arnkilsøre* (c. $54^{\circ} 58',_6$ N $9^{\circ} 45',_9$ E.).

Skydefeltets Grænser er:

Mod E.: E.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre*—*Stevning Næs'* NW.-lige Hjørne—Kysten ved *Sandvig S.* for *Brandsbøl*.

Mod W.: W.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre*—*Snogbæk Hage*—Kysten ud for *Lusig Skov*.

Fra en Time før Skydningens Begyndelse og til dens Slutning er et rødt Flag med hvid Spuns hejst paa hver af de to Flagmaster paa *Arnkilsøre*.

Umiddelbart før Skydningens Begyndelse og som Tegn paa, at der skydes, hejses samme Steder som foran anført en Ballon (Kurvekugle).

Efter hver Skydnings Afslutning eller ved længere, midlertidige Standsninger nedhales Ballonerne som Tegn paa, at der ikke skydes.

Passage af Fartøjer gennem Skydefeltet er tilladt hele Tiden, men det er forbudt at ankre eller drive Fiskeri i Skydefeltet, naar der skydes.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/26 1937.

(Danske Lods, Side 376.)

35. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.

Onsdag den 12. Januar d. A. afholdes Skarpskydningsøvelser fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre*.

Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/34 1938.

c. $54^{\circ} 58',_6$ N. $9^{\circ} 45',_9$ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

36. Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.

Naar Skydning fra *Lynæs Batteri* finder Sted, vises fra Batteriet om Dagen international Talstander „7“ og om Natten 3 røde Lanterner lodret for hinanden, fra et synligt Sted, saalænge Skydningen varer.

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/28 1937.

(Danske Lods, Side 198).

37. (P). Danmark. Kattegat. Schultz Grund Fyrskib W. Undervandshindring.

Et Dampskib med et Dybgaende af $8,5$ m rapporterer at have tøret en Undervandshindring paa c. $56^{\circ} 08',_7$ N. $11^{\circ} 08',_7$ E., c. $1\frac{1}{2}$ Sm 260° fra *Schultz Grund Fyrskib*. -- Stedet vil blive nærmere undersøgt.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/29 1937.

38. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysninger om Havnearbejder, Fyrbelysning og Taagesignaler. Advarsel.

E. f. S. Nr. 1/30, 18/1466, 34/2698 og 37/2897 1937 annulleres og erstattes med:

Følgende Oplysninger meddeles om Aarhus Havns Tilstand pr. 1. Januar 1938.

1. Den nye *Pier II* bygges udenfor Nordre Havneplads og Nordre Mole.

Kystværnet for den NE.-lige Side af Pieren er fuldført. Det er c. 235 m langt og dets SE.-lige Ende er afsluttet med et Hoved c. 65 m WNW. for N.-Enden af E.-Molen ved Bassin II.

Molehovedets Overside ligger c. 2,2 m over daglig Vande, og Kystværnets Bølgeskærms Overkant ligger 3,2 m over daglig Vande.

Bygningen af et Jernbetonbolværk for *Pier II's* SE.-lige Ende er paabegyndt.

Bolværket bygges i 2 Flugter, hvoraf den SE.-lige bliver c. 60 m lang i Forlængelse af den tidligere anbragte Sænkekasse med Overbygning ved Kystværnets S.-lige Ende, medens den anden — SW.-lige Flugt — bliver c. 73 m lang og parallel med Kystværnet i 72 m Afstand fra dette.

Arbejdet er paabegyndt fra den N.-lige Ende af den førstnævnte Flugt, og den S.-ligste Ende af den til enhver Tid fremstillede Del af Bolværket eller fast Stillads for Udførelsen er belyst med en klar Lanterne. Flammens Højde: 2,2 m.

Naar man er naaet til Hjørnet, hvor de to Flugter støder sammen, vil Belysningen af dette blive bibeholdt, indtil Overbygningen er ført op i fuld Højde, 2 m, hvor Lanternen bortfalder.

Al Sejlads paa Arealet mellem Kystværnet, Nordre Mole og Linien fra Kystværnets Hoved til Nordre Moles Hoved er forbudt.

2. Dækmolen for *Benzinhavnen* bygges i en c. 49 m lang Flugt, der i E.-lig Retning udgaar fra *Østre Molearms* Hovedflugts N.-lige Ende. Underbygningen, der rager c. ½ m op over daglig Vande, er anbragt, men ikke særlig afmærket.

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

c. 60 m fra *Østre Molearms* Vestside og c. 80 m N. for Enden af *Østre Molekaj* paa 56° 09' (20") N. 10° 13' (41") E. er rammet en Duc d'Albe, der er afmærket med en klar Lanterne i en Højde af 2,5 m over daglig Vande.

Farvandet mellem det nye Molehoved og *østre Molearms* Tværflugt er spærret for al Sejlads. Vandarealet, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Duc d'Albe og den N.-lige Ende af *Østre Molekaj* samt af en Linie gennem Duc d'Alben vinkelret paa *Østre Molearm* er ligeledes spærret for al Sejlads.

For at holde sig klar af den nye Bølgebryder, der, hvor der endnu ikke er anbragt Overbygning — jfr. ovenfor — kun rager c. ½ m over daglig Vande, tilraades det Skibe, der kommer S. fra, at søge op i Ledefyrlinien i god Tid, inden Havnens Red naas.

Fra Midten af den NE.-lige Ende af *Mellemarmen* føres et Søkabel, som vist paa Planen ud til Dækmolens NW.-Hoved.

For at undgaa Beskadigelse af dette Søkabel forbydes Opankring mellem Vestre Dækmole og den NE.-lige Ende af *Mellemarmen*.

Søkablets Beliggenhed fra *Mellemarmen* i NE.-lig Retning er afmærket paa denne med 2 Telegrafbaaker.

39. (T). Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S. Vrag.

Vraget af Fiskerfartøjet *Proven* rapporteres at ligge sunket c. 1 Sm SSW. for den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Skade Grund W.*, som ligger paa 56° 05' 44" N. 10° 35' 15" E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 22/1857 1937.

40. (T). Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.

Vanddybden ved Indsejlingen til *Mariager Fjord* er indtil videre kun c. 5,2 m. c. 56° 43' N. 10° 21' E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 37/2898 1937.

41. (T). Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib SE. Vrag.

Vraget af Fiskerbaaden *P. Madsen* ligger sunket i c. 12 m Vand paa $56^{\circ} 53' (20''$ N. $10^{\circ} 59' (35'')$ E., c. 6 Sm SE. for *Østre-Flak* Fyrskib. Masten er afbrækket ved Dækket og største Afstand fra Køl til Styrhus er 3 m. En Boje med hvidt Flag ligger c. 100 m NE. for Vraget.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 24/1954 1937.

42. Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.

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

Hver Søgnedag i Perioden.....	$\frac{1}{6} - \frac{15}{8}$.
— — — — —	$\frac{8}{9} - \frac{25}{9}$.
Indtil 10 Dage i Tidsrummet inden.....	$\frac{1}{6}$ 1938.

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

Naar Skydning finder Sted, vil der være højst 3 Balloner i Afspærringsomraadet a) een Ballon paa $56^{\circ} 56' (27'')$ N. $10^{\circ} 16' (06'')$ E., b) een Ballon c. 600 m 84° fra (a), c) een Ballon c. 500 m 113° fra (a).

Linierne a—b og a—c angiver Grænserne for henholdsvis den N.-lige og den S.-lige Begrænsning af Afspærringsomraadet. Skydefeltet er desuden afmærket med sorte Stager uden Topbetegnelse.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/31 1937.

(Danske Lods, Side 145.)

43. Danmark. Limfjorden. Aalborg. Ny Jernbanebro under Bygning. Sejlads forskrifter. Advarsel.

Den nuværende Jernbanebros N.-lige Gennemsejlingsaabning vil for Fremtiden være spærret af en Bropille og et Brofag i den nye Bro.

Al Sejlads henvises derfor til den S.-lige Gennemsejlingsaabning.

Gennemsejling skal i alle Tilfælde ske med den største Agtpaagivenhed.

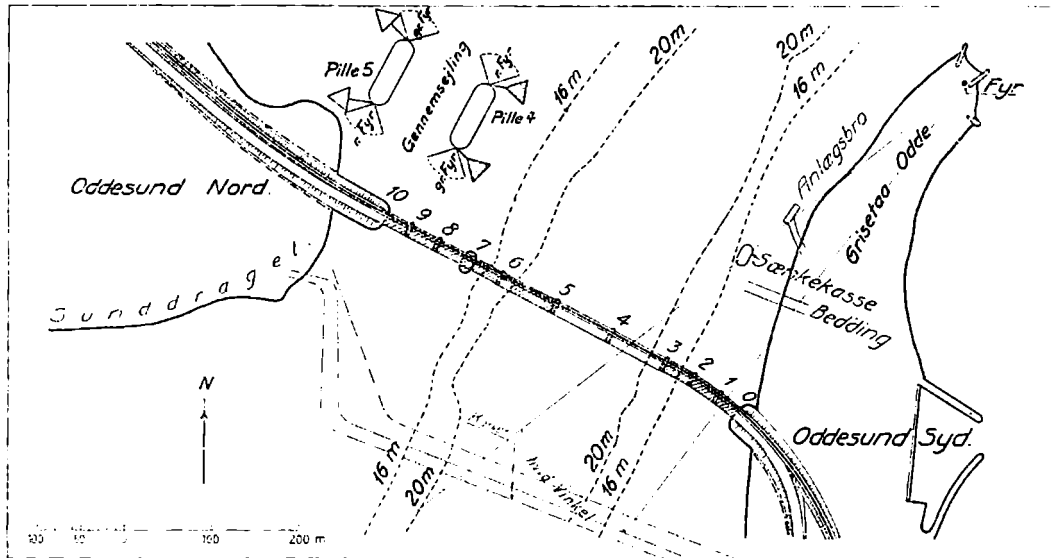
Af Hensyn til Montering af Brofag i den nye Bro henvises al Sejlads i et Bælt paa 100 m's Bredde E. for den nuværende Jernbanebro til alene at foregaa i Sejlløbet c. $57^{\circ} 03' N.$ $9^{\circ} 56' E.$

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 51/3948 1937.

44. (T). Danmark. Limfjorden. Oddesund. Bro under Bygning. Besejlingsforhold Advarsel.

Al Sejlads henvises til Aabningen mellem Pillerne 4 og 5.

Til Vejledning for Passagen er der anbragt følgende Afmærkning.



Paa N.-Enden af Pille 5 er anbragt en hvid Baake med Topbetegnelse en Trekant med Spidsen opad samt et fast Ledelys, der viser grønt N.-efter.

Paa S.-Enden af Pille 5 er anbragt en hvid Baake med Topbetegnelse en Trekant med Spidsen opad samt et fast Ledelys, der viser rødt Lys S.-efter.

Paa N.-Enden af Pille 4 er anbragt en rød Baake med Topbetegnelse en Trekant med Spidsen nedad samt et fast Ledelys, der viser rødt Lys N.-efter.

Paa S.-Enden af Pille 4 er anbragt en rød Baake med Topbetegnelse en Trekant med Spidsen nedad samt et fast Ledelys, der viser grønt Lys S.-efter.

Pillernes Nr. er regnet fra *Oddesund S.*

Sejlads langs med Broen maa ikke finde Sted i mindre end 100 m's Afstand fra Broen.

Der vil blive arbejdet med Uddybningsmaskine og Rambuksflaade beliggende med Sidefortøjninger. Saadanne Fartøjer vil være afmærket Dag og Nat i Henhold til „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ § 5. (Se Havnelods, Side 7).

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

Over og i Nærheden af de paa Kortskitsen viste Kabler, der ikke alle er afmærkede fra Land, maa ikke ankres.

Brostedet skal altid passeres med største Agtpaagivenhed.

c. 56° 34',₆ N. 8° 33',₇ E.

(E. f. S. Nr. 20/1643 og 50/3368 1937.)

45. Danmark. Limfjorden. Oddesund. Grisetaaodde Fyr formørket. Advarsel.

Den W.-lige hvide Vinkel i *Grisetaaodde* Vinkelfyr paa c. 56° 35' N. 8° 34' E. er delvis dækket af de nye Brofag i *Oddesund Broen* under Bygning. Der maa udvises Forsigtighed ved Sejlads W. fra mod *Toftum* Fyr.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 18/1508 1937.

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

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 5,₅ m, i *Svanholm* Fyrlinie: 5,₆ m, i *Sælhundeholm* Løb: 4,₂ m, i *Gaaseholm* Løb: 2,₃ m, i *Svanholm* Løb: 0,₅ m og i *Kobberø* Løb: 2,₅ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn 5,₅ m Dybde over *Havrevlen* og 5,₆ m i *Svanholm* Fyrlinie og 4,₂ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaende end 5,₅ m at benytte Lods.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E. — 3,₂ m.

b. 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E. — 3,₀ m.

c. 56° 42' (48") N. 8° 13' (10") E. — 3,₅ m.

Imellem *Lystønde Sælhundeholm Lob Nr. 3* paa 56° 40' (00") N. 8° 14' (16") E. og den røde Stage med 1 opadvendt Kost SSW. for *Lystønden* strækker sig en Hage ud fra W.-Siden til midt i Løbet med Dybder varierende fra 2 m til 4 m.

Ved den hvide Stage med Halmvisk S. for *Lystønde Sælhundeholm Lob C* paa 56° 39' (30") N. 8° 14' (20") E. findes en Pulle med 3,₀ m Vand.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/3800 1937.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

47. Danmark. Graadyb og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler under daarligt Vejr.

Opmærksomheden henledes paa, at Fyrskibene *Graadyb* og *Vyl* under særlig haarde Vejrforhold kan være drevet noget fra deres Station og dog vedblive at give deres reglementerede Signaler, hvis det skønnes, at Fyrskibene stadig yder Vejledning for Søfarende. Foruden Udsendelse af de sædvanlige „Navigational warnings“ over *København* og *Blaavand* Radiostationer om, at de(t) paagældende Fyrskib(e) er drevet fra Station, vil hvert Fyrskib til Underretning for Skibsfarten jævnligt udsende radiotelegrafisk Melding om den formodede Position.

Skibe, der ikke er i Stand til at opfange Radiomeddelelser, advares mod under særlig haardt Vejr at stole paa, at de omhandlede Fyrskibe ligger paa rette Plads, idet de kan være drevet op til c. 2 Sm inden deres Funktioner standses.

Graadyb Fyrskib: c. 55° 20' N. 8° 05' E. *Vyl* Fyrskib: c. 55° 22' N. 7° 41' E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/46 1937.

(Kort Nr. 245, 256 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 1 og 37.)

48. (T). Danmark. *Graadyb* Fyrskib. Radiofyr Sendetider forandret midlertidig.

Graadyb Radiofyr Udsendelse er ændret saaledes, at Sendetiden kun bliver 1 Min. hver 6. Minut; Karakteren iøvrigt uforandret.

Udsendelsestiderne er nu:

I usigtbart Vejr: Fra det 4^m. til det 5^m., fra det 10^m. til det 11^m., fra det 16^m. til det 17^m. o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr: Fra det 28^m. til det 29^m. og fra det 34^m. til det 35^m.

Denne Ændring er midlertidig og til Forsøg. Søfarende anmodes om at indsende Rapporter om denne Udsendelses Brugbarhed til: Fyrdirektøren, København.

Graadyb Fyrskib: c. 55° 20' N. 8° 05' E.

(E. f. S. Nr. 41/3286 1937. Fyr-Fort. Tillæg Nr. 1, Side 46.)

49. Belgien. *Wandelaar* Fyrskib W. Vrag.

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 16. November 1937.)

Et farligt Vrag ligger sunket paa c. 51° 23' N. 2° 48',₅ E., c. 7,₅ Sm WNW. ½ W. fra *Wandelaar* Fyrskib.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/3641 1937.

50. (P). England. *Southwold* Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 38. Trinity House, London 1937.)

Omkring den 23. Februar 1938 vil *Southwold* Fyr paa c. 52° 20' N. 1° 41' E. blive forandret fra at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser, hver 20^s., til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, Seks-Blink af c. 0,₅^s. Varighed hver 20^s. Fyret vil blive ubevogtet. Lysvinklerne vil blive uforandret.

(E. f. S. Nr. 46/3584 1937. Kort Nr. 264.)

51. England. *The Wash*. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 2427. London 1937.)

Wisbech Bar Tønde paa 52° 53' (30") N. 0° 15' (30") E. er ombyttet med en sort Lystønde med samme Navn, og som viser hvidt Et-Blink hver 3^s.

52. England. *Humber* Anduvning. Vrag uskadeliggjort.

(N. t. M. Nr. 2428. London 1937.)

Vraget, der laa sunket paa c. 53° 40' N. 0° 12' E., c. 2½ Sm 52° fra *Kilnsea* Baake, er uskadeliggjort.

(E. f. S. Nr. 29/2001 1936.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

53. (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° 22',₀ N. 22° 28',₂ W. Grunden vil blive nærmere eftersøgt.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/64 1937.

(Kort Nr. 314, 322, 226, 270 og 239. Islandske Lods, Side 187.)

54. Island NW.-Kyst. *Isafjardardjúp*. *Arnarnes* Fyr. Oplysning om Grunde i Lysvinkel. Advarsel.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Ifølge Indberetning fra Inspektionsbaaden „*Vifill*“ findes der i N.-Siden af hvid Vinkel Nr. 5 (274°—283°) i *Arnarnes* Fyr en Grund med 3,₅ m Vand paa 66° 04' (43") N. 22° 38' (54") W., c. 0,₇ Sm 150° fra *Ædey* S.-Spids.

Endvidere opgives det, at Grundene N. for *Vigur* strækker sig længere N. paa end angivet i Kortet, noget ind i S.-Siden af den hvide Vinkel Nr. 5. (c. 66° 05' N. 22° 0' W.).

Det maa derfor tilraades at holde godt ind i denne hvide Vinkel baade N. for *Vigur* og S. for *Ædey*.

Fyret vil blive forandret i Overensstemmelse med foranstaaende, saasnart Forordene tillader det.

Arnarnes Fyr: 66° 05' 56" N. 23° 02' 38" W.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/60 1937.

(Kort Nr. 261, 270 og 239. Islandske Lods, Side 103. Fyr-Fort. Nr. 833.)

15. Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Ifølge Indberetning fra Inspektionsbaaden „*Vífill*“ strækker Skærene N. for *Borgarey* sig noget længere N. paa end angivet i Kortet.

En nærmere Undersøgelse vil blive foretaget, saasnart Forholdene tillader det. c. 65° 58',7 N. 22° 27',5 W.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/61 1937.

(Kort Nr. 261, 270 og 239. Islandske Lods, Side 107.)

16. (P). Island N.-Kyst. Skagafjördur. Málmei. Nyt Fyr oprettes.

(A. f. s. Nr. 1/6. Reykjavík 1937.)

I Løbet af Sommeren 1938 oprettes paa S.-Enden af *Málmei* paa 66° 00' 07" N. 9° 31' 52" W. et nyt Fyr, som skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s, Blink 1,5^s, Mørke 3^s, Blink 1,5^s, Mørke 9^s. Flammens Højde: c. 68 m. Lysevne og Synsvide: 18,5 Sm for hvidt, 15,5 Sm for rødt og 14,5 Sm for grønt Lys; nen mellem Pejlingerne 229° og 354° (over *Málmeijarfjördur*) er Lysevnen og Synsvidden mindre. Et 9 m højt, firkantet, hvidt Taarn med sort Lanterne. Brændetid: 1. August—15. Maj. Fyrtaarnet er opført.

Fyret skal lyse, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra 0° til 40° ind over Fjorden.
2. Rødt i — - 40° - 121° over *Drangey* og *Hólmsker*.
3. Hvidt i — - 121° - 155° ud over Fjorden.
4. Grønt i — - 155° - 185° over *Málmei* og *Málmeijarbodi*.
5. Hvidt i — - 185° - 211°.
6. Rødt i — - 211° - 270° over *Málmeijarfjördur*.
7. Grønt i — - 270° - 360°.

Mellem Pejlingerne 158° og 173° skjules Fyret af Højder paa Øens N.-Ende.

(Kort Nr. 264, 212, 270 og 239. Islandske Lods, Side 125 og 126.)

17. (P). Island N.-Kyst. Grimsey. Nyt Fyr oprettes.

(A. f. s. Nr. 1/7. Reykjavík 1937.)

I Løbet af Sommeren 1938 oprettes paa S.-Siden af *Grimsey* paa Bjargranden E. for *Grenivik* paa c. 66° 31' N. 17° 59' W. et nyt Fyr, som skal vise hvidt Et-Blink hver 30^s, Blink 4^s, Mørke 16^s. Flammens Højde: c. 27 m. Lysevne: c. 20 Sm. Synsvide: 5,6 Sm. Brændetid: 1. August—15. Maj. Hvidt, firkantet, 9 m højt Taarn med sort Lanterne. Mellem Pejlingerne 140° og 187° skjules Fyret af Højderne paa Øens N.-Ende. Fyrtaarnet er opført.

(Kort Nr. 212, 270, 239, 147 og 283. Islandske Lods, Side 133.)

18. Portugal. Viana do Castelo. Castelo de Santiago (Forfyr) forandret.

(N. f. S. Nr. 51/5710. Berlin 1937.)

Fyret paa c. 41° 41' N. 8° 50' W. er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Forløb til at vise rødt, fast Lys. Synsvide: 9 Sm.

19. Madeira. Flora Island. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2430. London 1937.)

S. Lourenço Fyr paa c. 32° 43' N. 16° 39' W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys med Et-Blink hver 30^s til at vise hvidt, fast Lys med Et-Blink hver 22,5^s.

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

60. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West Harbour. Lys- og Fløjte tønde forandret.

(N. t. M. Nr. 48/3384. Washington 1937.)

Den sort og hvid, lodret stribede Lys- og Fløjte tønde, *Key West Entrance*, paa c. $24^{\circ} 28' N.$ $81^{\circ} 48' W.$ er forandret til at vise Gruppe-Blink, 2 Blink, som følger: Blink c. $0,4^s$, Mørke, Blink c. $1,6^s$, Gruppen gentages 8 Gange pr. Min.

61. Jamaica. Cayman Brac. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2421. London 1937.)

Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 20^s , er tændt paa c. $19^{\circ} 45' N.$ $79^{\circ} 44' W.$ paa NE.-Spidsen af *Cayman Brac*. Fyret er ubevogtet.

62. Jamaica. Little Cayman. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2415. London 1937.)

Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , er tændt paa c. $19^{\circ} 40' N.$ $80^{\circ} 07' W.$ paa SW.-Spidsen af *Little Cayman*. Fyret er ubevogtet.

63. Jamaica. Grand Cayman. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2402. London 1937.)

Fyret paa c. $19^{\circ} 18' N.$ $81^{\circ} 07' W.$ paa SE.-Spidsen af *Grand Cayman* er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s . Hvid Staaltaarn paa sort Fundament.

64. Jamaica. Grand Cayman. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2401. London 1937.)

Et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , er tændt paa c. $19^{\circ} 16' N.$ $81^{\circ} 24' W.$, paa SW.-Spidsen af *Grand Cayman*. Fyret er ubevogtet.

65. Peru. Caleta Quileca. Fyr atter tændt.

(N. t. M. Nr. 49/3395. Washington 1937.)

Quileca Fyr paa $16^{\circ} 42' 30'' S.$ $72^{\circ} 27' 30'' W.$ er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 44/3461 1937.)

66. Peru. Guanape Island. Fyr atter tændt og forandret.

(N. t. M. Nr. 49/3396. Washington 1937.)

Fyret paa c. $8^{\circ} 35' S.$ $78^{\circ} 56' W.$ er atter tændt og forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,2^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $1,2^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $5,7^s$. Synsvidde: 15 Sm. Fyret, der er ubevogtet, tjener ogsaa som Luftfyr (E. f. S. Nr. 41/3258 1937.)

67. Peru. Macabi Island. Fyr atter tændt.

(N. t. M. Nr. 2433. London 1937.)

Fyret paa c. $7^{\circ} 49' S.$ $79^{\circ} 28' W.$ er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 47/3676 1937.)

68. (T). Ecuador. Galapagos Øerne. San Cristobal (Chatham) Island. Vragbugten Fyr midlertidig slukket.

(N. t. M. Nr. 49/3397. Washington 1937.)

Fyret paa c. $0^{\circ} 54' S.$ $89^{\circ} 36',5 W.$, ved Roden af Pieren i Vragbugten, er midlertidig slukket.

(E. f. S. Nr. 26/2188 1937.)

69. Colombia W.-Kyst. Buenaventura Port. Forandring af Fyr og Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 2418. London 1937.)

1. Fyrets Plads er $0,3$ Sm 110° fra den i Kortet angivne Plads og paa c. $3^{\circ} 54' N.$ $77^{\circ} 21' W.$, $0,63$ Sm 204° fra NE.-Spidsen af *Palmas Island*. Fyret er forandret fra at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 6^s til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s .

2. Fyret paa *Punta Soldado* paa c. $3^{\circ} 49' N.$ $77^{\circ} 11' W.$ er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 5^s til at vise hvidt Et-Blink hver 8^s .
3. Lystønde *No. 11* paa c. $3^{\circ} 54' N.$ $77^{\circ} 05' W.$ er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink.
4. Lys- og Klokketønden *No. 1 A* ligger paa $3^{\circ} 52' 56'' N.$ $77^{\circ} 25' 55'' W.,$ c. 0,7 Sm 325° fra den i Kortet angivne Plads.
(E. f. S. Nr. 38/3098 1937.)
70. Panama. Panama Bugt Anduvning. South Fraile Island. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 49/3398. Washington 1937.)
Fyret paa c. $7^{\circ} 20' N.$ $80^{\circ} 08' W.$ har nu en Flammehøjde paa 20 m og Synsvide paa 10 Sm. 10 m højt, hvidt, pyramideformet Taarn. Iøvrigt uforandret.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

71. (T). Korsika. Les Moines. Fyr midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 51/3228. Paris 1937.)
Fyret paa c. $41^{\circ} 26',8 N.$ $8^{\circ} 54',0 E.$ er midlertidig slukket.
72. Palæstina. Jaffa N. Anja. Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 51/5756. Berlin 1937.)
Fyret paa c. $32^{\circ} 06',2 N.$ $34^{\circ} 46',5 E.$ er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink til at vise grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s . Synsvide: 7 Sm. Sort og hvidt, vandret stribet Betontaarn.
73. Tunis. Ras Kapudia. Oplysning om Afmærkning.
(A. a. N. Nr. 51/3231. Paris 1937.)
Ras Kapudia Tønde paa c. $35^{\circ} 05',1 N.$ $11^{\circ} 15',2 E.$ er en rød Tønde med kegleformet Topbetegnelse.
74. Tunis. La Galite. Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. 51/3230. Paris 1937.)
Fyrtaarnet paa c. $37^{\circ} 29',9 N.$ $8^{\circ} 52',6 E.$ er et $14,7$ m højt Murstenstaarn med sort Fyrlanterne.
75. (T). Alger. Iles Habibas. Ile Plane. Fyr midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 51/3229. Paris 1937.)
Fyret paa c. $35^{\circ} 46',4 N.$ $0^{\circ} 54',4 W.$ er midlertidig slukket.

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

76. Siam Bugt. Bangkok Bar. Ledefyr forandret.
(N. t. M. Nr. 2397. London 1937.)
1. Forfyret paa $13^{\circ} 31' (30'') N.$ $100^{\circ} 38' (00'') E.$ er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 5^s .
2. Forfyret c. 3,7 Sm 302° fra ovennævnte Fyr er forandret fra at vise grønt Lys med Formørkelser til at vise grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s .
(E. f. S. Nr. 50/3905 1937.)
77. New Zealand. North Island. Waikokopu Harbour. Fyrbelysning forandret. Tønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 2432. London 1937.)
1. Fyret paa c. $39^{\circ} 04' S.$ $177^{\circ} 50' E.,$ paa E.-Siden af *Onepolo* Bugt, er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s . Synsvide: 18 Sm.

2. Det faste Fyr 0,₂₄ Sm 319° fra ovenstaaende Fyr er permanent slukket.
3. Tønden 0,₅₅ Sm 48° fra førstnævnte Fyr er permanent inddraget.
4. a. Forfyret paa c. 39° 04' S. 172° 52' E. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s. Synsvidde: 12 Sm.
- b. Bagfyret 0,₃ Sm 49° fra Forfyret er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 20^s. Synsvidde: 15 Sm.

XI. Bekendtgørelser m. m.

78. Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.

Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“ er oprettet i:

København — Havnekontoret.

Aarhus — Havnemesterens Kontor.

Følgende Efterretninger findes til Gennemsyn:

Norske, Svenske, Finske, Polske, Tyske, Danske, Belgiske, Engelske, Franske, Italienske, Japanske og U. S. A.

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

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/72 1927.

79. Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.

Meddelelser angaaende Is, Vrag og andre Hindringer for Skibsfarten, som fra Skib i Søen — uanset Nationaliteten — afgives til dansk Signal- eller Kystradiostation og ved Land til dansk Statstelegrafstation, vil som hidtil uden Omkostning for Afsenderen blive befordret til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, naar Meddelelserne sendes under Adressen „Søfart, København“.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/73 1937.

80. Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 1. December 1937 udstedt følgende Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjeneste, der straks er traadt i Kraft:

I. Almindelige Bestemmelser.

§ 1.

Anmodning om Isbryderhjælp rettes almindeligvis til Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste (Iskontoret), Kristiansgade 12, København (Telegrafiske Henvendelser sendes under Telegramadresse: *Iskontor, København*). Saadanne Anmodninger skal, naar de drejer sig om Isbryderhjælp til Skib i Søen, være ledsaget af Oplysninger om det paagældende Skibs Art, Navn og Hjemsted, om Skibets Bestemmelsessted samt om Ladningens Art og Mængde. Havne, der anmoder om Isbryderhjælp, bør i Almindelighed oplyse, hvilke Skibe, der ventes at ville indkomme til eller er bestemt til Afgang fra Havnen, det forventede Tidspunkt for disse Skibes Ankomst henholdsvis Afgang samt de paagældende Skibes Ladning (Art og Mængde). Alle Anmodninger om Isbryderhjælp indsendes saa tidligt, som Forholdene tillader, saa at Ledelsens Dispositioner lettes mest muligt.

Stats-Isbrydernes Hjælp ydes vederlagsfrit til Havne, for hvilke der udredes (safgift af de ud- og indskibede Varemængder i Medfør af Lov Nr. 131 af 18. April 1925 Havne med Vanddybde af 5 m og derover) samt ordentligvis tillige vederlagsfrit til Skibe, som er danske eller bestemt til dansk Havn, jfr. dog § 8.

Anmodning om Isbryderhjælp til Havne med Vanddybde under 5 m, med hvilke der ikke allerede maatte foreligge Overenskomst om Assistance, vil kunne forventes mødekommet, for saa vidt og i det Omfang dertil egnet Isbrydningsmateriel kan have til Raadighed, dog kun under den Forudsætning at den paagældende Havn paa Forhaand erklærer sig rede til at refundere de hermed forbundne Udgifter efter Opgørelse fra Statens Isbrydningsvæsen.

§ 2.

Det er Isbrydningstjenestens Formaal at assistere Skibsfarten i de danske Farvande og at bringe Skibe til og fra dansk Havn, alt i saadant Omfang som disse Opgaver efter de foreliggende Forhold lader sig løse ved Hjælp af det Isbrydningsvæsenet underagt Materiel. Skibe bestemt til eller for udgaaende fra dansk Havn forudsættes assisteret frem til Havnen eller ud fra denne under Medvirken af de til Raadighed værende kommunale eller private Isbrydere.

Isbrydningstjenestens ovenfor angivne Formaal skal til enhver Tid anses at indbefatte, hvad humanitære eller lignende Hensyn maatte kræve.

For at opnaa den efter Omstændighederne størst mulige Nyttedevirkning af det anvendte Isbrydermateriel vil der i Almindelighed være forbeholdt Stats-Isbrydernes Førere den til Fyldestgørelse af dette Formaal fornødne Handlefrihed.

§ 3.

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

§ 4.

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

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

§ 5.

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

— betyder en Tone af ca. 4 Sekunders Varighed.

• betyder en Tone af ca. 1 Sekunds Varighed.

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







betyder en Kegle med Spidsen opad.



betyder en Kegle med Spidsen nedad.



betyder en Kugle.

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

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

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

Alle andre Meddelelser signaleres efter Reglerne i den internationale Signalbog. Iøvrigt gælder de i de internationale Søvejsregler givne Forskrifter med Hensyn til Lydsignaler under Taage, Lydsignaler for Skibe i Sigte af hinanden og Signaler for Skibe i Nød.

§ 6.

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

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

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

§ 7.

Naar Forholdene kræver det, udsendes til Støtte for Skibsfarten radiotelegrafiske og radiotelefoniske Meddelelser om Is- og Besejlingsforhold i danske Farvande. Disse Udsendelser foregaar til de Tider og paa de Bølgelængder, som bekendtgøres i *Efterretninger for Søfarende*.

§ 8.

Naar den Hjælp, en Stats-Isbryder yder et Skib, finder Sted under saadanne Forhold, at Hjælpen maa anses som Bjærgning, gælder herom de almindelige Regler i 9de Capitel i Søloven, dog at Bjærgelønnen tilfalder Statskassen.

II. Isbrydningstjeneste under dansk-svensk Samvirke.

§ 9.

Naar fælles dansk-svensk Isbrydningstjeneste etableres efter derom truffen Aftale mellem vedkommende Myndigheder i Danmark og Sverige, gælder med Hensyn til denne tjeneste foruden de i Afsnit I indholdte Regler tillige Bestemmelserne i Bekendtgørelse af 27. Februar 1931 vedrørende Overenskomst om Samarbejde mellem Danmark og Sverige angaaende Isbrydningstjeneste i Øresund og visse tilgrænsende Farvande, jfr. nedenstaaende §§ 10—13.

§ 10.

Isbrydningstjenesten opretholdes af Danmark og Sverige i Fællesskab paa de naturlige Søveje til og fra Østersøen samt i visse tilgrænsende Farvande.

Den geografiske Grænse for denne Isbrydningstjeneste er i Almindelighed afgrænset mod Nord af den Linie i Kattegat eller Skagerrak, hvor Isvanskelighederne i paakommende Tilfælde begynder, og i Østersøen af Meridianen paa 16° Ø. Lgd. Omraadet for Isbrydningstjenesten vil efter Omstændighederne blive udvidet under Hensyn til, hvad de foreliggende Forhold maatte tilsige.

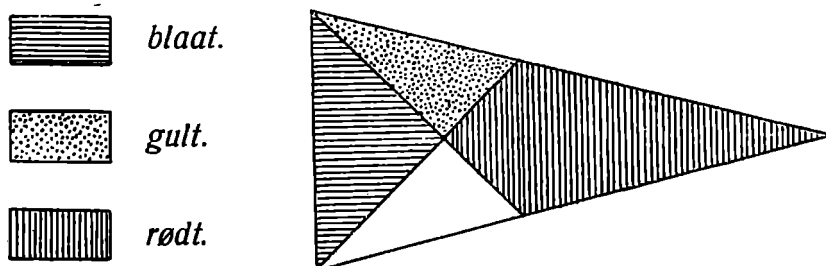
Den fælles dansk-svenske Isbrydningstjenestes Opgave er at assistere, uanset Nationaliteten, Skibe, der efter deres Ladningspapirer medfører fuld Ladning eller nogen betydeligere Partsladung til eller fra dansk eller svensk Havn, og i øvrigt Skibe af dansk eller svensk Nationalitet. Ballastet Skib for indgaaende til eller kommende fra dansk eller svensk Havn vil, uanset Nationaliteten, kunne paaregne Assistance af Isbrydningstjenesten, saavidt Isforholdene tillader. Den heromhandlede Opgave vil efter Omstændighederne kunne udvides til at assistere ogsaa andet Skib end ovenfor nævnt under lettes Gennemsejling gennem det i § 10 omhandlede Omraade.

Fællesledelsen for den dansk-svenske Isbrydningstjeneste har Sæde i København (Adr. Kristiansgade 12; Telegramadresse: *Iskontor, København*).

§ 12.

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

Om Dagen: Nedenanførte Stander hejst under Raanokken.



Om Natten: En violet Lanterne under Raanokken.

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

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

§ 13.

Ved Afgivelse af Meddelelser til Skib vil svenske Luftfartøjer efter Omstændig hederne benytte et Rapporthylster, bestaaende af et Gummihylster, 150 m Line og en Rulle. Naar Meddelelsen skal afgives, gaar Luftfartøjet lavt henover Skibets Stævi og slipper først Hylstret og derefter Rullen, saaledes at Linien lægger sig tværs over Skibet. Hylstre med Tilbehør skal, saasnart Lejlighed dertil gives, tilstilles svensk Lods-Told- eller Havnemyndighed for at videresendes til *Flygstyrelsen, Stockholm*.

81. (T). Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmedlinger og Navigations- efterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmedlinger pr. Radiotelefon.

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

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

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

2. Meldinger over *Statsradiofonien* (*København* 255 m og *Kalundborg* 1261 m).

Hverdage:

Kl. 0855: Vejrmedling.

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

Kl. 1725: Vejrmedling for *Færøerne*, derefter for Søfart og Fiskeri.

Kl. 1900: Indbefattet i „Pressens Radioavis“ Navigationsefterretninger.

Kl. c. 2200: Indbefattet i „Pressens Radioavis“ Navigationsefterretninger. Umid- delbart efter „Radioavisen“ Vejrmedling for Fiskeriet.

Søn- og Helligdage:

Kl. 0835: Vejrmedling.

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

Kl. 1850: Vejrmedling.

Kl. 1900: Indbefattet i „Pressens Radioavis“ Navigationsefterretninger.

Kl. c. 2200: Indbefattet i „Pressens Radioavis“ Navigationsefterretninger. Umid- delbart efter „Radioavisen“ Vejrmedling for Fiskeriet.

3. Radiotelefoniske Uro- og Stormvarsler for *Vestkysten* og *Skagerrak* udsendes over *Blaavand Radio* 3 Minutter efter hver ulige Time paa 1650 kc/s (182 m) og i For- bindelse med Trafiklisterne 5 Minutter efter hver ulige Time paa 1736 kc/s (172,8 m).

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

Ved Udsendelsen Kl. 0655 meddeles tillige tilsvarendes Oplyninger for Kl. 0100.

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

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

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

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

Fra *Blaavand Radio* OXB, 2439 m. Meteorologiske Observationer fra *Blaavandsbuk* dagligt Kl. 0223 og 1105 (mellemeuropæisk Tid). Telegrammerne sendes i Kodeform; se desangaaende: „Admiralty List of wireless signals“.

Kode til Deciffrering af Stormvarselstelegrammer og Meldinger om urolige Vejrforhold

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

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

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

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

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

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

For hvert af disse Omraader betyder:

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

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

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

Stormvarselstelegrammer udsendes ikke blot, naar der er udpræget Fare for stærke Vinde her i Landet, men ogsaa, saafremt Situationen ikke, eller endnu ikke, giver tilstrækkelig Grund til Udsendelse af et egentligt Stormvarsel for noget af de fem Om-

raader, men dog er saa truende, at Institutet finder det rigtigst at gøre opmærksom paa, at Væjrforholdene er urolige. I saa Tilfælde gives altid Talgruppen 000009.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/75 1937.

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

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

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

Skibe i Rutebart paa Grønland:

M/S Disko	}	Kl. 0600, 1200 og 1700 G. M. T.
S/S Gertrud Rask		
S/S Gustav Holm		
S/S Hans Egede		

Skibe i Rutebart paa Island:

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

Skibe i Rutebart paa England:

M/S England	}	Kl. 0600 og 1200 G. M. T.
M/S Esbjerg		
M/S Jylland		
M/S Parkeston		
S/S Diana	}	Kl. 0600, 1200 og 1700 G. M. T.
S/S Rhône		

Resultatet af Observationerne afsendes fra Skibene som Observationstelegrammer, der er affattet i Overensstemmelse med det internationale Kodesystem til Brug ved telegrafiske Meddelelser om meteorologiske Observationer; disse Observationstelegrammer sendes saavidt muligt direkte til dansk Kyststation, hvorfra de viderebefordres til Hovedtelegrafstationen i *København*, hvor alle indgaaede Observationstelegrammer samles. Herfra spredes de pr. Radio sammen med de øvrige danske, meteorologiske Observationer („*Météo Danois*“), der udsendes over *Skamlebæk* Radio Kl. 0730, 1330 og 1830 G. M. T. paa Bølgelængde 5180 m, og indgaar senere i den *europæiske* Vejrtjenestes internationale Vejrtelegrammer („*Messages collectifs*“), der udsendes paa de i officielle Radiohaandbøger angivne Tider.

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

(E. f. S. Nr. 1/77 og 2/130 1937.)

84. Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.

Da det undertiden hænder, at Fiskere under Fiskeri har faaet forankrede eller sunkne Miner eller andet farligt Krigsmateriel i deres Garn og derefter har kappet Fiske-redskabet uden nærmere at kendetegne Pladsen for Fundet, hvilket besværliggør Efter-søgningsarbejdet for Søværnets Skibe, opfordres Fiskere til i paakommende Tilfælde paa Findestedet at udsætte en Bøje eller lignende, eventuelt fastgjort i det kappede Fiske-redskab.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 22/1849 1937.

(Danske Lods, Side 85.)

85. Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande.

Skibe i Søen, som maatte observere Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande, anmodes om at afgive Meddelelse desangaaende som Telegram til

Marineministeriet over dansk Signal- eller Kystradiostation. Telegrammet vil uden Omkostning for Afsenderen blive befordret til Marineministeriet, naar det sendes under Adresse „*Marine København*“.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 17/1432 1937.
(Danske Lods, Side 68.)

86. Danmark. Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien.

Under 16. April 1937 er udstedt: „Lov om Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i *Spanien*“.

I Medfør af ovennævnte Lov har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart under 30. September d. A. udstedt „Bekendtgørelse angaaende Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i *Spanien*“.

Denne Bekendtgørelse er traadt i Kraft den 1. Oktober 1937.

Ovennævnte Lov og Bekendtgørelse forhandles fra Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, K. Prisen er henholdsvis Kr. 0,10 og Kr. 0,15.

87. Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.

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

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

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

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

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/79 1937.

(Danske Lods, Side 76.)

88. Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/80 1937.

89. Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.

Der udsendes 2 Gange daglig en radiotelegraferet Avis for danske Søfarende. Udsendelsen foregaar over *Skamlebæk* Kl. 0100 G. M. T. paa Frekvensen 5725 kc/s (52,4 m) og Kl. 1130 G. M. T. paa Frekvensen 12295 kc/s (24,4 m). Sendetid for hver Udsendelse c. 25 Min.

Avisen Kl. 1130 G.M.T. vil i alt væsentligt være en Gentagelse af den forudgaaende Kl. 0100 udsendte Avis.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/78 1937.

(Danske Lods, Side 66.)

90. Bestemmelser for Ruter for Handelsskibe i Middelhavet og for Undervandsbaadsøvelsesomraader.

(N. t. M. Nr. 2121 og 2132. London 1937, samt Meddelelse fra Udenrigsministeriet.)

I. Af Hensyn til de ulovlige Undervandsbaadsangreb paa Handelsskibe blev de paa Mødet i *Nyon* den 14. September 1937 bestemt at tilraade Handelsskibe saa vid muligt at følge nedennævnte Ruter i *Middelhavet*. For *Adriaterhavet* og *Tyrenske Haer* endnu ikke fastsat Ruter.

Rute Nr. 1. Gibraltar—Port Said (eller E.-lige Middelhav).

Passer gennem følgende Punkter: (A) 40 Sm N. for *Habibas Island Fyr*; (B) 15 Sm N. for *Cape Matifou Fyr*; (C) 30 Sm 60° fra *Galita Island Fyr*; (D) 10 Sm N. for *Gozo Island Fyr*; (E) 35° 47' N. 16° 40' E. (M) 33° 30' N. 25° 00' E.

Rute Nr. 2. Gibraltar—Spanske Havne—Marseilles.

Passer gennem følgende Punkter: (A) 40 Sm N. for *Habibas Island Fyr*; (F) 15 Sm E. for *Cape San Antonio*; (G) 15 Sm E. for *Cape San Sebastian*.

Rute Nr. 3. Gibraltar—Marseilles (E. for Balearerne).

Passer gennem følgende Punkter: (A) 40 Sm N. for *Habibas Island Fyr*; (H) 20 Sm E. for *Aire Island Fyr (Minorca)*.

Rute Nr. 4. Gibraltar—Genua.

Passer gennem følgende Punkter: (A) 40 Sm N. for *Habibas Island Fyr*; (H) 20 Sm E. for *Aire Island Fyr (Minorca)*.

Rute Nr. 5. Algier—Marseilles eller Genua.

Passer gennem følgende Punkter: (B) 15 Sm N. for *Cape Matifou Fyr*; (H) 20 Sm E. for *Aire Island Fyr (Minorca)*.

Rute Nr. 6. Marseilles—Bizerta—Port Said.

Passer gennem følgende Punkter: (I) 15 Sm 229° fra *Toro Island Fyr (Sardinien)*; (C) 30 Sm 60° fra *Galita Island Fyr*; (D) 10 Sm N. for *Gozo Island Fyr*; (E) 35° 47' N. 16° 40' E.

Rute Nr. 7. Marseilles—Messina—Port Said.

Passer gennem Punkt (J) 25 Sm S. for *Marseilles* gennem *Bonifacio Stræde* og gennem *Messina Stræde* og Punkt (E) 35° 47' N. 16° 40' E.

Rute Nr. 8. Ægæiske Hav og Sorte Hav—W.-lige Middelhav.

Passer gennem Punkt (E) paa 35° 47' N. 16° 40' E. og gennem *Cervi- og Dor. Kanal*.

Rute Nr. 9. Spanske Havne—E.-lige Middelhav, N. for Balearerne.

Passer gennem Punkt (G) 15 Sm E. for *Cape San Sebastian* og gennem *Bonifacio Stræde*.

Rute Nr. 10. Spanske Havne—E.-lige Middelhav S. for Balearerne.

Passer gennem følgende Punkter: (F) 5 Sm E. for *Cape San Antonio*; (B) 15 Sm N. for *Cape Matifou Fyr*.

Rute Nr. 11. Havne i Adriaterhavet—W.-lige Middelhav.

Passer gennem følgende Punkter: (K) 25 Sm E. for *Otranto*; (E) 35° 47' N. 16° 40' E.

Rute Nr. 12. Havne i Adriaterhavet—E.-lige Middelhav.

Passer gennem følgende Punkter: (K) 25 Sm E. for *Otranto*; (L) 30 Sm 249° fra N.-Spidsen af *Zante Island Fyr*; (M) 33° 30' N. 25° 00' E.

Rute Nr. 13. Sorte Hav og Ægæiske Hav—Alexandria.

Passer gennem Punkt (N) 23 Sm E. for *Skyros Fyr*, derfra W. om *Stampaliu Island* og gennem *Kaso Stræde*.

Det tilraades Skibe, der skal til en mellemliggende Havn udenfor disse Ruter, at holde Ruten, indtil man er ud for Bestemmelseshavnen; ligeledes tilraades det ved Afgangen fra saadan en Havn at søge Ruten ad korteste Vej.

Ovennævnte Ruter kan forandres efter Aftale mellem de interesserede Magter, og i Nødstilfælde af de lokale Marinemyndigheder.

Bestemmelser for Undervandsbaade.

De i Mødet deltagende Magter forpligter sig til at indskrænke Brugen af egne Undervandsbaade, som følger:

a. Undervandsbaade maa kun sejle i Overfladen og skal være eskorteret af et Overfladeskib.

b. Undervandsbaadsøvelser maa kun afholdes i nedennævnte Omraader, som Landelsskibe kun maa benytte, naar de sejler til eller fra en Havn indenfor Omraadet.

England. Omraade Nr. 1 i Nærheden af *Gibraltor*, indenfor Breddeparallerne $5^{\circ} 35' N.$ $35^{\circ} 50' N.$ og Meridianerne $4^{\circ} 50' W.$ $5^{\circ} 08' W.$

Omraade Nr. 2. W. for *Lemnos*, indenfor Breddeparallerne $39^{\circ} 45' N.$ $40^{\circ} 00' N.$ og Meridianerne $24^{\circ} 38' E.$ og $24^{\circ} 57' E.$

Omraade Nr. 3. Malta. I en Sektor med 40 Sm Radius indenfor Pejlingerne 35° og 270° fra *Delimara Fyr*.

Omraade Nr. 4. Cypern. I en Sektor med 40 Sm Radius indenfor Pejlingerne 45° og 135° fra *Famagusta*.

Bulgarien og Ægypten. Intet Omraade.

Frankrig. Omraade Nr. 1. I *Tunis* Bugt mellem Kysten og følgende Linier: En Linie fra *Cape Guardia* til Pladsen 2 Sm N. for *Cape Zebia*, derfra til Pladsen 2 Sm N. for *Plane Island*, derfra til *Zembra Island* og derfra til *Ras al Ahmer*.

Omraade Nr. 2. Ved *Toulon* mellem Kysten og følgende Linier, *Sicils Meridian*, breddeparallellen gennem et Punkt 3 Sm S. for *Cape d'Armes* til *Titan's Meridian* og derfra i Retning 60° til Meridianen gennem *Mentone*.

Omraade Nr. 3. I *Hammamet* Bugt mellem Breddeparallellen gennem *Hammamet* og Meridianen gennem *Kurjat Island*.

Grækenland. Omraade Nr. 1. Den Del af *Korinth* Bugt, der ligger E. for en Linie fra *Fort Rion* til *Fort Anti-Rion*.

Omraade Nr. 2. Den Del af *Athen* Bugt, der ligger NW. for en Linie mellem E.-Pynten af *Poros Island*, *Phleva Island* og *Zervi Point (Vari Bugt)*.
Italien.

Spezia Omraadet. Mellem Meridianerne $9^{\circ} 25' E.$ og $10^{\circ} 00' E.$ og mellem Breddeparallellen $43^{\circ} 55' N.$ og *Liguriens* Kyst.

Maddelena Omraadet. Mellem Meridianerne $9^{\circ} 00' E.$ og $9^{\circ} 40' E.$ og mellem breddeparallellen $41^{\circ} 17' N.$ og *Sardiniens* Kyst.

Neapel Omraadet mellem Breddeparallerne $41^{\circ} 03' N.$ og $40^{\circ} 34' N.$ og Meridianen $13^{\circ} 40' E.$ og *Italiens* Kyst.

Omraadet Sicilien N. Mellem Meridianerne $14^{\circ} 00' E.$ og $15^{\circ} 30' E.$ og Breddeparallellen $38^{\circ} 20' N.$ og *Siciliens* Kyst.

Taranto Omraadet. Mellem Kysten og en Linie fra *Punta Stilo* og *Cape S. Maria* i *Leuca*.

Brindisi Omraadet. Mellem Meridianen $18^{\circ} 15' E.$ og Breddeparallellen $40^{\circ} 40' N.$ og *Apuliens* Kyst.

Omraadet *Adriaterhavet N.* Mellem Søterritorialgrænsen fra *Fiume* til *Gruica Island* og Linien mellem *Gruica* og *Punta della Maestra*.

Tobruk Omraadet. I en Sektor med 40 Sm Radius fra *Ras Allem el Millir Fyr*

Omraaderne i Ægæiske Hav.

a. Omraadet mellem en Linie fra *Presonisi Fyr* til NW.-Kysten af *Rhodos* og Linien mellem *Kum Burnu Fyr*, *Candeliusa Fyr* og *Presonisi Fyr*.

b. Omraadet der indesluttet af Linierne mellem *Candeliusa Fyr*, *Levita Island Fyr*, *Cape Elia*, *Tripiti Island (Laros)*, W.-Kysten af *Leros Island*, *Calimnos*, *Caprari Della Sabbia Fyr (Cos Island)*, N.-Kysten af *Cos Island*, *Krokelo Point* og *Candeliusa Fyr*

Rumænien, Tyrkiet og Rusland. Intet Omraade i *Middelhavet*.

Jugoslavien. Det Omraade, der indesluttet af Linier mellem følgende Punkter: *Bojana Flodens Munding*, 42° 00' N. 18° 00' E., 43° 00' N. 15° 20' E., 44° 20' N. 14° 20' E. og *Gruica Fyr*.

Signaler for Undervandsbaade:

Skibe, der ser en Undervandsbaad, anmodes om at hejse en sort Kugle paa Mastetoppen, samt at lade Kuglen være hejst indtil 4 Timer efter, at Undervandsbaaden er set.

II. Beskyttelse af Handelsskibe paa nedennævnte Rute udføres af vedføjede Nationer:

Rute Nr. 1.

Fra Strædet ved *Gibraltar* til 3° E. gennem Punkt A (Den britiske Flaade).
 Fra 3° E. til 11° 30' E. gennem Punkterne B og C (Den franske Flaade).
 Fra 11° 30' E. til 13° 40' E. (Den italienske Flaade).
 Fra 13° 40' E. til 21° 50' E. gennem Punkterne D og E (Den britiske Flaade).
 Fra 21° 50' E. til 26° 50' E. gennem Punkt M (Den italienske Flaade).
 Fra 26° 50' E. til *Port Said* (Den britiske Flaade).

Rute Nr. 2.

Fra Punkt A til 0° 40' E. gennem Punkt F (Den britiske Flaade).
 Fra 0° 40' E. til *Marseille* gennem Punkt G (Den franske Flaade).

Rute Nr. 3.

Fra Punkt A til 3° E. (Den britiske Flaade).
 Fra 3° E. til Punkt H og fra Punkt H til *Marseille* (Den franske Flaade).

Rute Nr. 4.

Fra Punkt H til 41° 20' N. (Den italienske Flaade).
 Fra 41° 20' N. til 8° 07' E. (Den franske Flaade).
 Fra 8° 07' E. til *Genoa* (Den italienske Flaade).

Rute Nr. 6.

Fra *Marseille* til 41° 20' N. (Den franske Flaade).
 Fra 41° 20' N. til Punkt I (Den italienske Flaade).
 Fra Punkt I til Punkt C (Den franske Flaade).

Rute Nr. 7.

Fra *Marseille* til 41° 20' N. gennem Punkt J (Den franske Flaade).
 Fra 41° 20' N. til 16° 20' E. (Den italienske Flaade).
 Fra 16° 20' E. til Punkt E (Den britiske Flaade).

Rute Nr. 8.

Fra Udgangen af *Dardanellerne* til *Cap Doro* gennem Punkt N (Den britiske Flaade).

Fra *Cap Doro* til 22° 10' E. (Den franske Flaade).
 Fra 22° 10' E. til Punkt E (Den britiske Flaade).

te Nr. 9.

Fra Punkt G til 41° 20' N. (Den franske Flaade).

te Nr. 10.

Fra Punkt F til 3° E. (Den britiske Flaade).

Fra 3° E. til Punkt B (Den franske Flaade).

te Nr. 11.

Fra Punkt K til 17° 10' E. (Den italienske Flaade).

Fra 17° 10' E. til Punkt E (Den britiske Flaade).

te Nr. 12.

Fra Punkt K til 37° 45' N. (Den italienske Flaade).

Fra 37° 45' N. til 23° 20' E. (Den britiske Flaade).

Fra 23° 20' E. til Punkt M (Den italienske Flaade).

te Nr. 13.

Fra Punkt N. til 27° 45' E. (Den italienske Flaade).

Fra 27° 45' E. til *Alexandria* (Den britiske Flaade).

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/3700 og 48/3766 1937.

(T). Spanien. Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.

(Meddelelse fra det danske Gesandtskab i Madrid samt N. t. M. Nr. 3429. London 1937.)

1. Man advares imod at stole paa Fyrene paa Kysterne af *Spanien* og de spanske siddeiser. De er ofte blevet slukket og forandret uden forudgaaende Varsel.

2. Miner og Undervandshindringer er udlagt ved Anduvningen til Havnene i *Spanien* og de spanske Besiddelser, og det maa forventes, at der hersker Lodstvang.

Minefelterne i spanske Farvande er blevet forøget, og Søfarendes Opmærksomhed kaldes paa, at det er forbundet med betydelig Risiko at komme ind for Territorialens. Desuden er der fremkommet Meddelelser om at forankrede Miner kan findes til 10 Sm fra Kysten.

Forankrede Miner er tilbøjelige til at gaa i Drift og Faren for dem er ikke nødvendigvis indskrænket til territoriale Farvande.

Minestrøgne Løb maa benyttes med den yderste Forsigtighed, selv om man har et Tilladelse til at besejle dem.

3. Skibe, der ikke er bestemt til spanske Havne, bør om muligt holde sig over 10 Sm fra den spanske Kyst.

Skibe, bestemt til spansk Territorium, raades til, afhængig af mulige Navigationsnødsyn eller haardt Vejr, at holde sig over 10 Sm fra den spanske Kyst, indtil det er nødvendigt at komme nærmere for at løbe ind til Bestemmelsesstedet.

I *Gibraltar Strædet* bør man holde sig midt i Farvandet, mindst 3 Sm saavel fra den spanske som den marokkanske Kyst.

4. Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det danske Gesandtskab i *Madrid*, t. *Lissabon*, modtagen telegrafisk Indberetning af 14. December 1937 har Gesandtskabet der 10. December d. A. modtaget en Note fra General Francos Repræsentation, hvorved hele Kysten fra *Kap Sacratif* (c. 36° 41' N. 3° 28' W.) til *Kap Cervera* (c. 42° 27' N. 10' E.) er erklæret for blokeret, ligesom Blokadechefen er bemyndiget til at ophæve neutrale Zoner ved *Valencia* og *Barcelona*, naar dette skønnes nødvendigt. Det udtales samtidig udtrykkeligt, at der herefter ikke er nogen Garanti for Sejladsen inden for 3 mil fra den blokerede Kyst.

(E. f. S. Nr. 34/2735 og 51/4009 1937.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Orts eller
Bogs Nr.

England:

Supplement No. 4 to Persian Gulf Pilot.

192 Rivers Maas and East Schelde.

1 Portsmouth to Canary islands.

- R 1064 Plans on north-east coast of Madagascar.
R 2059 North Atlantic ocean.
R Baltic Pilot, Vol III.
R 5006 The World. — Time Zone chart.
R 1209 Newfoundland. — Bonne bay.
T Supplement No. 3 to Arctic Pilot, Vol. 1.

Tyskland:

- N D. 44 Die Nordsee, Südlicher Teil.
N D. 238 Nordsee und Britische Inseln.
R D. 98 Die Ostsee, 2 Blätter.
† D. 44 Die Nordsee, 2 Blätter.
-

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1938
1/1 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre *danske* Farvande.

I. Østersøen.

- 1938
1/18 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
1/19 *Tyskland. Stolpe Banke S.* Vrag afmærket.

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

- 1938
1/21 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.
1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede* Batteri. Signal for Skydning.
1/24 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
1/25 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning for *Borgsted* Batteri og *Masnede* Fort.
1/26 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstromsbroen.* Oplysning om Bro og Besejlingsforholdene.
1/27 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Vinkelfyr midlertidig slukket.
1/28 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Havnefyrt midlertidig slukket.
1/29 *Danmark. Store-Bælt. Langeland. Frankeklint* Fyr. Lysevne midlertidig nedsat.
1/30 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkobing. Gamle Løb.* Afmærkning forandres.
1/31 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.
1/32 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1938
1/36 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs* Batteri. Signal for Skydning.
1/37 *Danmark. Kattegat. Schultz Grund* Fyrskib W. Undervandshindring.
1/38 *Danmark. Kattegat. Aarhus* Havn. Oplysning om Havnearbejder. Fyrbelysning og Taage-signaler. Advarsel.
1/39 *Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S.* Vrag *Proven*.
1/40 *Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord.* Dybde aftaget.
1/41 *Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE.* Vrag *P. Madsen*.
1/42 *Danmark. Kattegat. Egense S.* Skydeplads.
1/43 *Danmark. Limfjorden. Aalborg.* Ny Jernbanebro under Bygning. Sejladsforskrifter. Advarsel.
1/44 *Danmark. Limfjorden. Oddesund.* Bro under Bygning. Besejlingsforhold. Advarsel.
1/45 *Danmark. Limfjorden. Oddesund. Grisetaaodde* Fyr formærket. Advarsel.
1/46 *Danmark. Limfjorden. Tybørn Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1938
1/47 *Danmark. Graadyb og Vyl* Fyrskibe. Forholdsregler under daarligt Vejr.
1/48 *Danmark. Graadyb* Fyrskib. Radiofyrs Sendetider forandret midlertidig.
1/49 *Belgien. Wandelaar* Fyrskib W. Vrag.
1/50 *England. Southwold* Fyr forandres.

Island og Færøerne.

- 1938
 1/53 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki* Grund fundet.
 1/54 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp. Arnarnes Fyr.* Oplysning om Grunde i Lysvinkel.
 Advarsel.
 1/55 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N.* Oplysning om Skær.
 1/56 *Island N.-Kyst. Skagafjordur. Málmei.* Nyt Fyr oprettes.
 1/57 *Island N.-Kyst. Grimsey.* Nyt Fyr oprettes.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1938
 1/78 *Danmark.* Centralsteder for „Efterretninger for Søfarnde“.
 1/79 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.
 1/80 *Danmark.* Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.
 1/81 *Danmark. Danske Farvande.* Stormvarsler, Vejrmedlinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. *Færøerne.* Vejrmedlinger pr. Radiotelefon.
 1/82 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.
 1/83 *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.
 1/84 *Danmark.* Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.
 1/85 *Danmark.* Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske* Farvande.
 1/86 *Danmark.* Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i *Spanien*.
 1/87 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
 1/88 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 1/89 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.
 1/90 Bestemmelser for Ruter for Handelsskibe i *Middelhavet* og for Undervandsbaadsøvelsesomraader.
 1/91 *Spanien.* Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 12. Januar 1938.

Nr. 2.

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

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

I. Østersøen.

92. Østersøen. Falsterbo S. Blenheim Grund E. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Vraget af Motorgalcasen, der ligger sunket paa c. 55° 17' N. 12° 54' E., er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne er 9,5 m. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 51/3919 1937.)

93. Sverige. Norköping—Arkö. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 1/7. Stockholm 1938.)

Västra Ramsholmen Fyr paa c. 58° 34' N. 16° 51' E. er slukket for Vinterperioden.

94. (P). Sverige. Landsort Hoved- og Bifyr forandres. Taagesignal forandres. Radiofyr oprettes.

(U. f. s. Nr. 52/3761 og 52/3801. Stockholm 1937.)

I Løbet af 1938 vil Landsort Hovedfyr paa c. 58° 44',4 N. 17° 52',2 E. blive forstærket og forandret til at vise hvidt Blink, vekslende Et-Blink og Fire-Blink hver 1^m. Blink 0,6^s, Mørke 21,9^s, Blink 0,6^s, Mørke 4,4^s, Blink 0,6^s, Mørke 4,4^s, Blink 0,6^s, Mørke 4,4^s, Blink 0,6^s, Mørke 21,9^s. Samtidig forøges Bifyrets Lysevne.

Taagesignalet med Knaldsignal forandres til Nautofon, Et-Stød af 4^s. Varighed hver 15^s.

Ved Fyret oprettes et Radiofyr. Bølgelængde: 294,5 kc/s (1019 m). Tonefrekvens: 335 c/s. Rækkevidde: 60 Sm. Signalet bliver:

a. Bogstaverne LO to Gange.....	16,6 ^s .
b. Pause.....	1,3 ^s .
c. 14 Streger af 1 ^s . Varighed med 0,3 ^s . Mellemrum.....	17,9 ^s .
d. Pause.....	0,3 ^s .
e. En lang Streg.....	5,1 ^s .
f. Pause.....	1,3 ^s .
g. Bogstaverne LO en Gang.....	7,5 ^s .
h. Pause.....	10,0 ^s .
Signalets Varighed.....	1 ^m .

Signalets Varighed	1 ^m .
Gentagelse af Signalet	1 ^m .
Hele Signalets Varighed	2 ^m .
Pause	4 ^m .
Periode	6 ^m .

Sendetider: I usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m, begyndende 2^m efter hver fulde Time. I klart Vejr: 4 Gange hver Time, begyndende ved det 8^m, 14^m, 38^m og 44^m efter hver fuld Time.

(Kort Nr. 268.)

95. Sverige. Stockholm Skærgaard. Södergrundan Klokketønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 1/6. Stockholm 1938.)

Klokketønden *Södergrundan* paa c. 59° 15' N. 19° 05' E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en Stage med Kost.

96. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Revengegrundet Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 1/5. Stockholm 1938.)

Lys- og Fløjtetønden *Revengegrundet* paa c. 59° 15' N. 19° 01' E. er midlertidig ombyttet med en almindelig Lystønde med samme Fyrkarakter.

97. Sverige. Stockholm Skærgaard. Västra Haga Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 1/4. Stockholm 1938.)

Västra Haga Fyr paa c. 59° 24' N. 18° 11' E. er slukket for Vinterperioden.

98. Sverige. Bottniske Bugt. Oplysning om Fyrs Brændetid.

(U. f. s. Nr. 51/3665, 51/3667, 51/3669, 51/3670. Stockholm 1937.)

Brændetiden for nedennævnte Fyr er forandret, som følger:

a. Fra 10. Juli til 1. Juni: *Hamnholmen Fyr* paa c. 65° 32',₂ N. 22° 09',₈ E., *Germandö Fyr* paa c. 65° 26',₁ N. 22° 14',₅ E., *Liljeuddens Fyr* paa c. 65° 25',₀ N. 22° 14',₂ E. og *Leskär Fyr* paa c. 65° 08',₂ N. 21° 38',₀ E.

b. Fra Søfartens Begyndelse til 20. Maj og fra 20. Juli til Søfartens Ophør: *Furuögrund yttre Fyr* paa c. 64° 54',₉ N. 21° 14',₃ E., *Furuögrund inre Fyr* paa c. 64° 55',₀ N. 21° 14',₀ E., *Bergskäret Fyr* paa c. 64° 48',₆ N. 21° 07',₃ E., *Gäsören og Gäsörens elektriska högspänningsledning, västra och östra Fyr* paa c. 64° 39',₉ N. 21° 19',₃ E., *Norra Olsgrundet Fyr* paa c. 64° 39',₅ N. 21° 16',₃ E., *Blackkallen Fyr* paa c. 64° 20',₂ N. 21° 31',₂ E., *Vännskär yttre Fyr* paa c. 64° 09',₈ N. 21° 08',₁ E., *Sikeå Fyr* paa c. 64° 08',₄ N. 20° 59',₄ E., *Kåge Prickgrund Fyr* paa c. 64° 48',₀ N. 21° 06',₂ E., *Skellefte hamn, yttre og inre Fyr* paa c. 64° 40',₉ N. 21° 16',₅ E., *Skellefte hamn Fyr* paa c. 64° 41',₁ N. 21° 14',₆ E., *Ursviken södra Fyr* paa c. 64° 41',₃ N. 21° 12',₀ E., *Ursviken norra Fyr* paa c. 64° 41',₆ N. 21° 10',₉ E., *Kräkångefjärden södra og norra* paa c. 64° 18',₂ N. 21° 15',₃ E.

99. (P). Finland. Skärgårdshavet. Ålandsøerne. Rödhamn. Radiofyr. Nyt Kendingssignal.

(U. f. s. Nr. 36/1373. Helsingfors 1937.)

I Løbet af Januar 1938 vil *Rödhamn Radiofyr* paa c. 59° 59',₁ N. 20° 05',₇ E. forandre Kendingssignalet fra *RN* til *RA*. Iøvrigt forbliver Udsendelsen uforandret.

(E. f. S. Nr. 42/3288 1937.)

100. (P). Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Ryöholma (Rödholm). Fyrtaarn forandres.

(U. f. s. Nr. 36/1344. Helsingfors 1937.)

I Løbet af Sommeren 1938 vil *Ryöholma* firkantede Fyrtaarn paa 60° 29' 40" N. 27° 54' 00" E. blive forandret til et ottekantede Taarn.

101. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer Lys-, Fløjte- og Klokketønde. Stationstønde forandret.

(N. f. S. Nr. 1/4. Berlin 1938.)

Den hvide Spidstønde paa c. 54° 36',₂ N. 13° 41',₉ E. er ombyttet med en sort- og hvidmalet Spirtønde.

(E. f. S. Nr. 50/3859 1937. Kort Nr. 262.)

102. Tyskland. Libben E. Lys- og Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.
(Telegram fra Marineoberkommando, Berlin.)
Lys- og Klokketønden *Libben E.* paa c. 54° 34' N. 13° 10' E. er inddraget og erstattet med Vintersømærke.

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

103. Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Sundby Sejlforenings Lystbaadehavn. Afmærkning inddraget for Vinteren. Indsejlingsmærke.
1. Afmærkningen ved Indsejlingsrenden til *Sundby Sejlforenings* Lystbaadehavn er inddraget for Vinterperioden.
2. Som Indsejlingsmærke tjener 2 hvide Trekanter overet. Trekanterne, som er anbragt paa Midterbroen, kan ses c. 300 m fra Land.
c. 55° 40' N. 12° 38' E.
(Kort Nr. 303 og 285. Danske Lods, Side 274, Tillæg Nr. 3, Side 43. Havnelods, Side 187. Søm.-Fort. Side 43.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

104. (P). Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Nye faste Sømærker opføres.
(U. f. s. Nr. 52/3778. Stockholm 1937.)
I Løbet af 1938 opføres følgende faste Sømærker:
a. Paa 57° 39',₀₉ N. 11° 50',₀₀ E. paa Skæret SE. for *Eskeilsholm* en hvid, rund Betonvarde med en firkantet Tavle som Topbetegnelse.
b. Paa 57° 39',₄₀ N. 11° 50',₁₃ E. paa *Västra Skalskär* en hvid, rund Varde med sort Bælte.
105. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 5,₆ m, i *Svanholm* Fyrlinie: 5,₅ m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,₂ m, i *Gaaseholm Løb*: 2,₃ m, i *Svanholm Løb*: 0,₅ m og i *Kobbers Løb*: 2,₅ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn 5,₆ m Dybde over *Havrevlen* og 5,₅ m i *Svanholm* Fyrlinie og 4,₂ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.
Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaaende end 5,₆ m at benytte Lods.
Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:
a. 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E. — 3,₀ m.
b. 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E. — 3,₁ m.
c. 56° 42' (48") N. 8° 13' (10") E. — 3,₉ m.
Ved den hvide Stage med Halmvisk S. for Lystønde *Sælhundeholm Løb C* paa 56° 39' (30") N. 8° 14' (20") E. findes en Pulle med 3,₀ m Vand.
Hagen, der fra W.-Siden af Løbet strakte sig ud imellem Lystønde *Sælhundeholm Løb Nr. 3* paa 56° 40' (00") N. 8° 14' (16") E. og den røde Stage med 1 opadvendt Kost SSW. for Lystønden, er delvis fjernet.
(E. f. S. Nr. 1/46 1938.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

106. Nordsøen. Terscellingerbank Fyrskib WNW. Luftbomber sunket. Advarsel.
(B. a. Z. Nr. 302/3615. 's-Gravenhage 1937.)
c. 23 Sm WNW. for *Terscellingerbank* Fyrskib paa c. 53° 35' N. 4° 10' E. er sunket en Del ueksploderede Luftbomber. Da Bomberne er farlige, advares man mod Fiskeri og Ankring i Nærheden.

107. (T). England. Yarmouth Red. Fløjtetønde udlægges forsøgsvis.
(N. t. M. Nr. 2435. London 1937.)
Omkring den 18. Januar 1938 udlægges forsøgsvis en rød Fløjtetønde, mærket *Experimental*, paa $52^{\circ} 35' (30'') N. 1^{\circ} 47' (00'') E.$, 1,7 Sm 77° fra *Nelsonmonumentet*.
108. England. Humber Anduvning. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.
(N. t. M. Nr. 2452. London 1937.)
Vraget paa $53^{\circ} 34' (15'') N. 0^{\circ} 22' 00'' E.$, 8,75 Sm 94° fra *Spurn Point Fyr* er uskadeliggjort til mindste Dybde 12,2 m og Vraglystønden inddraget.
(L. t. S. Nr. 36,2836 1937.)
109. England. Withernsea Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1. Trinity House, London 1938.)
Withernsea Fyr paa c. $53^{\circ} 44' N. 0^{\circ} 02' E.$ er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 2,5^s til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,2^s, Mørke 2,8^s.
110. (P). England. Filey Brig. Lys- og Fløjtetønde udlægges.
(N. t. M. Nr. 47. Trinity House, London 1937.)
Omkring den 2. Marts 1938 vil Klokketønden *Filey Brig* blive ombyttet med en sort Lys- og Fløjtetønde, mærket *Filey Brig*, der udlægges paa c. $54^{\circ} 13' N. 0^{\circ} 14' W.$, og som viser hvidt Et-Blink hver 5^s.

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

111. (P). Engelske Kanalsøer. Jersey. Sorel Point. Nyt Fyr tændes.
(N. t. M. Nr. 2469. London 1937.)
Et nyt Fyr, der skal vise hvidt og rødt Et-Blink hver 7,5^s, vil i Løbet af kort Tid blive tændt paa *Sorel Point* paa c. $49^{\circ} 16' N. 2^{\circ} 10' W.$ Flammens Højde: 50 m. Synsvidde: 15 Sm. 2,7 m højt, rundt Taarn. Fyret vil blive ubevogtet.
112. (T). Engelske Kanalsøer. Casket Fyr. Radiofyr forandres forsøgsvis.
(N. t. M. Nr. 50. Trinity House, London 1937.)
Fra den 20. Januar 1938 vil Sendetiden for *Casket* Radiofyr paa c. $49^{\circ} 43' N. 2^{\circ} 23' W.$ forsøgsvis blive nedsat fra 2^m til 1^m hver 6^m. Signalet bliver:
- | | |
|---|-------------------|
| a. Konstant Udsendelse af Bogstaverne GCM | 15,0 ^s |
| b. En lang Streg | 10,3 ^s |
| c. Bogstaverne GCM een Gang | 3,8 ^s |
| d. Pause | 1,8 ^s |
| e. Gentagelse af a, b og c | 29,1 ^s |
| Hele Signalets Varighed | 1 ^m |
- Sendetider: I usigtbart Vejr: Konstant hver 6^m, begyndende ved det 4^m af hver Time. I klart Vejr: 4 Gange hver Time, begyndende ved det 22^m, 28^m, 52^m og 58^m.
Erfaringer angaaende Radiofyrets nye Sendetider bedes sendt til: *The Secretary, Trinity House, London, E. C. 3.*
113. (P). England W.-Kyst. Wales W.-Kyst. South Stack. Taagesignal forandres.
(N. t. M. Nr. 2368. London 1937.)
Omkring den 14. Marts 1938 vil Taagesignalet paa c. $53^{\circ} 18' N. 4^{\circ} 42' W.$ blive forandret fra Taagehorn til Diafon, Et-Stød hver 45^s. Indtil Forandringen er sket, vil Taagesignalet blive givet med Sirene, Et-Stød hver 30^s.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

114. (T). Frankrig. Rocher d'Antioche. Fyr midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 52,3236. Paris 1937.)
Fyret paa c. $46^{\circ} 04',0 N. 1^{\circ} 23',7 W.$ er midlertidig slukket.

115. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound. Vineyard Sound Fyrskib Taagesignal forandret. Undervandssignal nedlagt.
(N. t. M. Nr. 50/3445. Washington 1937.)
Vineyard Sound Fyrskibs Taagesignal er forandret til Diafon og Undervandssignalet nedlagt.
c. 41° 23' N. 71° 00' W.

116. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt Anduvning. Cape May SE. Vrag.
(N. t. M. Nr. 50/3449. Washington 1937.)
Paa c. 38° 53' N. 74° 52' W., 5,3 Sm 125° fra *Cape May* Fyr findes et Vrag, hvorover den mindste Dybde er 9 m.

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

117. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. South Pass. Lys- og Fløjtetønde forandret.
(N. t. M. Nr. 50/3455. Washington 1937.)
Lys- og Fløjtetønden *South Pass I A* paa c. 28° 59' N. 89° 07' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s.
(E. f. S. Nr. 29,2377 1937.)

118. Brasilien. Porto Paranaguá. Afmærkning forandret.
(A. a. N. Nr. XXIII/97. Rio de Janeiro 1937.)
1. Lystønden *Barra Norte (Espera)* paa c. 25° 30' S. 48° 10' W., 6,8 Sm 75° fra *Conchas* Fyr, er ombyttet med en sort og hvid, lodret stribet Lys- og Fløjtetønde, der 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.
2. Lystønden *Barra Sueste (Espera)* paa c. 25° 35' S. 48° 15' W., 3,1 Sm 138° fra *Conchas* Fyr, er ombyttet med en sort og hvid, lodret stribet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 0,3^s, Mørke 0,9^s, Blink 0,3^s, Mørke 4,5^s.

119. (T). Peru. Lobos de Afuera Island. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 50/3462. Washington 1937.)
Lobos de Afuera Island Fyr paa c. 6° 57' S. 80° 43' W. er midlertidig forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4^s, Blink 1^s, Mørke 3^s. Synsvidde: 8 Sm.

120. (T). Peru. Lobos de Tierra Island. Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 50/3462. Washington 1937.)
Fyret paa c. 6° 28' S. 80° 52' W. er midlertidig slukket.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

21. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Gorgona. Punta Cala Scirocco. Fyrs Beliggenhed.
(A. a. N. Nr. 588/1227. Genua 1937.)
Punta Cala Scirocco Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s, er beliggende paa c. 43° 25' N. 9° 54' E., 1030 m 147° fra Semaforen paa *Punta Gorgona*.
(E. f. S. Nr. 49/3827 1937.)

22. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Gorgona. Punta Paratella. Fyrs Beliggenhed.
(A. a. N. Nr. 598/1227. Genua 1937.)
Punta Paratella Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, er beliggende paa c. 43° 26' N. 9° 54' E., 1350 m 26° fra Semaforen paa *Punta Gorgona*.
(E. f. S. Nr. 49/3828 1937.)

123. Jugoslavien. Port Kraljevica. Ostro. Fyr forandret.

(O. z. P. Nr. 1/2. Split 1938.)

Ostro Point Fyr paa c. 45° 16' N. 14° 34' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 8^s. Synsvidde: 12 Sm.**124. Jugoslavien. Podstraza Point. Fyr forandret.**

(O. z. P. Nr. 1/1. Split 1938.)

Podstraza Point Fyr paa c. 45° 01' N. 14° 37' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s. Synsvidde: 8 Sm.**125. Grækenland. Forbudte Omraader.**

(N. t. M. Nr. 2404, 2405, 2406 og 2407. London 1937.)

E. f. S. Nr. 40/3179 1937 annulleres og erstattes med:

Al Sejlads indenfor følgende Omraader er forbudt:

1. Ved *Psyttaleia Island* paa c. 37° 57' N. 23° 36' E. indenfor følgende Omraader:
 - a. Fra et Punkt 0,4 Sm 59° fra *Psyttaleia Island* Fyr, 0,65 Sm i Retning 152°, derfra 0,5 Sm i Retning 181°, derfra 0,67 Sm i Retning 237°, derfra 0,7 Sm i Retning 263°, derfra 0,64 Sm i Retning 288°, derfra i 0,82 Sm i Retning 334°, derfra 0,22 Sm i Retning 348° og derfra i Retning 38° til *Kynosoura Halvo*.
 - b. Fra et Punkt 0,4 Sm 59° fra ovennævnte Fyr, 0,8 Sm i Retning 282° og derfra i Retning 244° til *Kynosoura Point*.
 2. a. I *Salamis* Stræde paa c. 37° 57' N. 23° 35' E.
 - b. Ved *Arsida Island* paa c. 37° 42' N. 23° 54' E. indenfor 1 Sm's Afstand fra Kysten.
 - c. Ved *Aegina Island*. Paa *NE.-Siden*: Fra et Punkt 1,4 Sm 294° fra *Cape Turlo* Fyr, paa c. 37° 46' N. 23° 34' E. 1 Sm i Retning 6°, derfra 0,75 Sm i Retning 87°, derfra 0,95 Sm i Retning 105°, derfra 0,85 Sm i Retning 141°, derfra 0,8 Sm i Retning 175°, derfra 1,6 Sm i Retning 206° og derfra i Retning 295° til Kysten. Paa *SE.-Siden*: Fra et Punkt 2,1 Sm 70° fra *Moni Island* Fyr paa c. 37° 41' N. 23° 26' E., 0,9 Sm i Retning 324°, derfra 1,1 Sm i Retning 269°, derfra 1,95 Sm i Retning 214°, derfra 0,25 Sm i Retning 253°, derfra 0,5 Sm i Retning 144°, derfra 0,5 Sm i Retning 123°, derfra 3,0 Sm i Retning 105°, derfra 2,7 Sm i Retning 67°, derfra 1,05 Sm i Retning 41°, derfra 1,1 Sm i Retning 1°, derfra 1,16 Sm i Retning 33° og derfra i Retning 300° til Kysten.
 - d. Ved *Makronisi Island* paa c. 37° 43' N. 24° 08' E. indenfor 1 Sm's Afstand fra E.-Kysten fra 1 Sm S. for S.-Spidsen til 1 Sm N. for N.-Spidsen.
 - e. Ved *Saint Georgio* paa c. 37° 28' N. 23° 56' E. indenfor 1 Sm's Afstand fra Kysten.
 3. a. Ved *Cephalonia Island* paa c. 38° 05' N. 20° 48' E. indenfor 1 Sm's Afstand fra Kysten fra *Cape Kapri* til *Cape Laikas*.
 - b. Ved *Peleponnesus Island* paa c. 37° 40' N. 21° 18' E. indenfor 1 Sm's Afstand fra Kysten fra *Cape Katakolo* og N. paa til *Agia Basilis*.
 - c. Ved *Grækenlands Kyst* indenfor 1 Sm's Afstand fra Kysten fra c. 38° 20' N. 21° 05' E. og S. og E. efter til *Bukari Point*.—
 4. a. Ved *Grækenlands Kyst* paa c. 40° 22' N. 22° 55' E. indenfor 1 Sm's Afstand fra Kysten fra *Panomi Point* og N. paa til *Cape Kara*.
 - b. Ved *Atherida Point* paa c. 40° 22' N. 22° 41' E. indenfor 1 Sm's Afstand fra Kysten fra 5 Sm N. til 5 Sm S. for *Atherida Point*.
 - c. Ved *Euripo* paa c. 39° 01' N. 23° 09' E. indenfor 1 Sm's Afstand fra Kysten fra sidstnævnte Punkt og E. efter til *Pondiko Nisi*.
 - d. I *Andriami* Bugt indenfor 1 Sm's Afstand fra Punktet c. 39° 07' N. 23° 15' E.
 - e. I *Skiathos Channel* i et Omraade, der begrænses af følgende Linier: Fra et Punkt 3,9 Sm 95° fra *Lephtari Rock* Fyr paa c. 39° 08' N. 23° 21' E., 1,05 Sm i Retning 182°, derfra 2,6 Sm i Retning 282°, derfra 1 Sm i Retning 342°, derfra 1,9 Sm i Retning 15°, derfra 0,8 Sm i Retning 47°, derfra 1,8 Sm i Retning 76° og derfra i Retning 142° til Kysten.
 5. Ved *Thaso Island* indenfor 1 Sm's Afstand fra Kysten fra Punktet c. 40° 45' N. 24° 34' E. og E. efter til *Wellings Point*.
 6. I *Kalivia* Bugt i et Omraade der begrænses af følgende Linier: Fra et Punkt 2,2 Sm 257° fra *Sula Fort* Fyr paa c. 35° 29' N. 24° 10' E., 0,5 Sm i Retning 0°, derfra 1,2 Sm i Retning 107°, derfra 1,8 Sm i Retning 90°, derfra 0,85 Sm i Retning 132°, derfra 3,3 Sm i Retning 66°, derfra 1,1 Sm i Retning 117°, derfra 2,2 Sm i Retning 159°, derfra 0,7 Sm i Retning 210° og derfra i Retning 266° til Kysten.

126. Tyrkiet. Strædet ved Bosphorus. Vrag.

(A. a. N. Nr. 35. Istanbul 1937.)

Vraget af Skibet *Ordu* ligger sunket i c. 33 m Vand paa 41° 01' (48") N. 29° 00' (32") E., 0,74 Sm 3° fra *Leandertaarnet*. Mindste Dybde over Vraget er 20 m.

127. (T). Sorte Hav og Azovske Hav. Advarsler mod Minefare.

(N. t. M. Nr. 5. London 1938.)

Forankrede Miner findes endnu i de Omraader, der ligger indenfor Linier gennem nedennævnte Punkter:

1. *Kertch* Stræde.

- a. 45° 29' 00" N. 36° 45' 24" E. c. 45° 25' 00" N. 36° 45' 24" E.
 b. 45° 25' 00" N. 36° 43' 12" E. d. 45° 29' 00" N. 36° 47' 36" E.
 Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 3,8 m.

2. *Yasen* Bugt.

- a. 46° 23' 00" N. 37° 47' 00" E. c. 46° 04' 42" N. 38° 00' 00" E.
 b. 46° 04' 42" N. 37° 47' 00" E. d. 46° 18' 00" N. 38° 00' 00" E.

3. *Berdiansk*.

- a. 46° 49' 42" N. 37° 05' 00" E. c. 46° 44' 18" N. 37° 02' 30" E.
 b. 46° 45' 30" N. 36° 58' 30" E. d. 46° 48' 00" N. 37° 12' 00" E.
 Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 7,8 m.

4. *Dolga Spit*.

- a. 46° 54' 00" N. 37° 33' 18" E. d. 46° 44' 00" N. 37° 37' 30" E.
 b. 46° 47' 00" N. 37° 24' 00" E. e. 46° 43' 00" N. 37° 40' 30" E.
 c. 46° 45' 00" N. 37° 32' 24" E. f. 46° 47' 00" N. 37° 46' 30" E.

5. *Novonikolaev*.

- a. 47° 05' 00" N. 37° 51' 00" E. c. 47° 01' 30" N. 38° 03' 00" E.
 b. 47° 01' 30" N. 37° 45' 30" E. d. 47° 02' 12" N. 38° 03' 42" E.
 Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 3,8 m.

6. *Krivaya Spit*.

- a. 47° 02' 30" N. 38° 07' 24" E. c. 47° 01' 30" N. 38° 17' 30" E.
 b. 47° 01' 30" N. 38° 07' 30" E. d. 47° 03' 24" N. 38° 17' 30" E.
 Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 4,2 m.

7. *Cockerill* Grund.

- a. 46° 56' 24" N. 38° 07' 24" E. c. 46° 50' 00" N. 38° 17' 30" E.
 b. 46° 50' 24" N. 38° 07' 24" E. d. 46° 56' 48" N. 38° 17' 30" E.

8. *Yeisk*.

- a. 46° 47' 12" N. 38° 10' 00" E. c. 46° 50' 18" N. 38° 15' 18" E.
 b. 46° 50' 12" N. 38° 10' 00" E. d. 46° 47' 12" E. 38° 15' 18" E.
 Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 4,2 m.

9. *Yeisk*.

- a. 46° 45' 00" N. 38° 08' 30" E. c. 46° 42' 48" N. 38° 13' 00" E.
 b. 46° 42' 48" N. 38° 08' 30" E. d. 46° 45' 00" N. 38° 13' 00" E.
 Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 3,8 m.

10. *Golden Bank*.

- a. 47° 04' 12" N. 38° 31' 30" E. d. 47° 02' 12" N. 38° 35' 12" E.
 b. 47° 01' 30" N. 38° 31' 30" E. e. 47° 04' 12" N. 38° 35' 12" E.
 c. 47° 01' 30" N. 38° 33' 00" E.

Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 3,8 m.

Der hersker Lodstvang i *Azovske Hav*. Flere Fyrskibe er ombyttet med Tønder og flere Tønder er forandret for at afmærke de i Brug værende særlige Løb.

128. (P). Ægypten. Alexandria Havn. Paatænkt Forandring af Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 2459. London 1937.)
Følgende Forandringer ved de anførte Tønder og Baaker, hvis Pladser er angive i Forhold til *Great Pass* Fyrbaake paa c. 31° 10' N. 29° 48' E., paatænkes:
1. a. Tønderne henholdsvis 0,385 Sm 113° og 0,98 Sm 112° fra Fyret males sort og mærkes *No. 1* og *No. 3*.
 - b. Tønderne henholdsvis 0,14 Sm 56° og 0,595 Sm 100° fra Fyret males røde og mærkes *No. 4* og *No. 6*.
 - c. Lystønderne henholdsvis 0,17 Sm 310° og 1,14 Sm 106° fra Fyret males røde og mærkes *No. 2* og *No. 8*.
 - d. Tønden 1,03 Sm 72° fra Fyret males med sorte og gule Firkanter.
 2. Baakerne 1,055 Sm 55° (a), 1,2 Sm 71° (b), 1,83 Sm 60° (c) og 2,07 Sm 63° (d) fra Fyret forsynes med følgende Topbetegnelse: (a) med rød Kurv, (b) med rødt T, (c) med sort Trekant og (d) med hvid og rød Kurv.
129. Tunis E.-Kyst. Canal d'Adjim. Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. 62/3287. Paris 1937.)
Baakefyret paa c. 33° 42',1 N. 10° 36',3 E. ved Indløbet til *Chenal Ouest* lyser i Pejlinger fra 340° til 250°.
(E. f. S. Nr. 32/2588 1937.)

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

130. Forindien W.-Kyst. Cambay Bugt. Jhangmer. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 2463. London 1937.)
Fyret paa c. 21° 11' N. 72° 04' E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt, fast Lys.
131. Ceylon N.-Kyst. Mandaitivu S. Grund.
(N. t. M. Nr. 2445. London 1937.)
En Grund med 5,5 m Vand findes paa c. 9° 33' N. 79° 57' E., 3,4 Sm 216° fra *Mandaitivu* røde, faste Fyr.

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

132. Sunda Øerne. Celebes S.-Kyst. Boeton Red. Oplysning om Fyr.
(B. a. Z. Nr. 306/3658. 's-Gravenhage 1937.)
Synsvidden for det røde, faste Fyr paa c. 5° 27',5 S. 122° 36',5 E. paa Hovedet af *Boeton Bro* er 8 Sm. Fyret er formørket S. for Pejling 91°.
133. Siam Bugt. Malacca E.-Kyst. Trengganu. Fyrbelysning forandret.
(N. t. M. Nr. XII/203. Bangkok 1937.)
- a. En ny Ledefyrlinie er tændt paa c. 5° 21' N. 103° 08' E. Forfyret c. 490 m 44° fra *Trengganu* hvide, faste Fyr og Bagfyret c. 366 m 222° fra Forfyret. Begge Fyr viser grønt, fast Lys. Hvide Master med Diamanter som Topbetegnelse.
 - b. De grønne, faste Ledetyr er forandret til at vise rødt, fast Lys og er flyttet saaledes: Bagfyret c. 150 m i Retning 240° til en Plads 260 m 240° fra Forfyret.
134. (T). Siam Bugt. Bangkok Bar. Tidssignal midlertidig nedlagt.
(N. t. M. Nr. XII/206. Bangkok 1937.)
Tidssignalet paa 13° 28' 12" N. 100° 35' 26" E. er midlertidig indstillet.
135. Siam Bugt. Bangkok Bar. Lystønde udlægges.
(N. t. M. Nr. XII/207. Bangkok 1937.)
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, udlægges paa 13° 30' (46") N. 100° 37' (34") E. i Ledefyrlinien. Synsvidde: 7 Sm. Lystønden tændes samtidig med Ledefyrlinien.

36. (T). **Filippinerne. Advarsel vedrørende Fyr og Afmærkning.**
(B. a. Z. Nr. 302/3613. 's-Gravenhage 1937.)
Paa Grund af Havarier ved den sidste Tyfon kan det ikke forventes, at Fyr og Afmærkning er i Orden.
37. (T). **Filippinerne. Suluan Island. Fyr midlertidig forandret.**
(B. a. Z. Nr. 302/3611. 's-Gravenhage 1937.)
Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. $10^{\circ} 45' N.$ $125^{\circ} 58' E.$ paa *Suluan Island* er midlertidig forandret til et hvidt, fast Fyr med nedsat Lysevne.
38. **Sibirien. Slavianski Bugt. Bruce Point. Fyr atter normalt.**
(N. t. M. Nr. 2469. London 1937.)
Bruce Point Fyr paa c. $42^{\circ} 53' N.$ $131^{\circ} 28' E.$ viser atter normalt Lys, nemlig hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver $13^s.$
(E. f. S. Nr. 9/598 1936.) ;
39. **Sibirien. Saint Vladimir Bugt. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2465. London 1937.)
North Head (Cape Balyuzeka) Fyr paa c. $43^{\circ} 55' N.$ $135^{\circ} 31' E.$ er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver $1^s.$ til at vise hvidt Et-Blink hver $30^s.$ Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 18 Sm. Hvidt, firkantet Taarn.
40. **Sibirien. Kamchatka W.-Kyst. Bolshaya Floden Munding. Nyt Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 14. London 1938.)
Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver $3^s.$, er tændt paa c. $52^{\circ} 40' N.$ $156^{\circ} 4' E.$ Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 9 Sm. Tremmestærkstaarn med cylindrisk løpbetegnelse.
41. **Sakhalin. Otomari Ura. Grundt Vand.**
(N. t. M. Nr. 16. London 1938.)
Grundt Vand er rapporteret at findes paa c. $46^{\circ} 37' N.$ $142^{\circ} 45' E.$, $0,1$ Sm 227' fra Fyret paa Spidsen af *Otomari Ura* Bølgebryder.
42. **Australien. Victoria. Geelong. Luftfyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 17. London 1938.)
Et Luftfyr, der viser grønt Gruppe-Blink, er tændt paa c. $38^{\circ} 09' S.$ $114^{\circ} 22' E.$, $1,5$ Sm 194° fra Hovedet af *Railway Wharf*. Flammens Højde: 47 m. Hvidt Tremmestærkstaarn paa Bygning.
43. **New Zealand. North Island. Wellington. Radiofyr nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 13. London 1938.)
Radiofyret ved Radiostationen paa c. $41^{\circ} 16' S.$ $174^{\circ} 46' E.$ er permanent nedlagt.
44. **New Zealand. North Island. Baring Head. Radiofyr oprettet. Radiomaster opført.**
(N. t. M. Nr. 18. London 1938.)
Et Radiofyr er oprettet $0,04$ Sm 45° fra *Baring Head* Fyr paa c. $41^{\circ} 24' S.$ $174^{\circ} 2' E.$ Bølgelængde: $297,5$ kc/s (1008 m). Type A. 2. Signalet er:
a. Bogstaverne ZLOA en Gang efterfulgt af Bogstavet A
fortsat i. 45 s.
b. En lang Streg. 10 s.
c. Samme Signal (a og b) gentaget. 55 s.
d. Pause. 4 m. 10 s.
Hele Signalets Varighed. 6 m.
Sendetider: I usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6 m, begyndende ved fuld Time.
I klart Vejr: Fra Solnedgang til Solopgang uafbrudt hver 6 m, begyndende hver fulde Time fra Solopgang til Solnedgang hver hele og halve Time.
2 Radiomaster er opført henholdsvis $0,02$ Sm 11° og $0,075$ Sm 50° fra Fyret.

XI. Bekendtgørelser m. m.

145. Britiske Øer og Nordsoen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.

(N. t. M. Nr. 6. London 1938.)

1. Opmærksomheden henledes paa, at man lejlighedsvis kan træffe paa flydende Miner, der enten kan være Øvelsesminer (*britiske*) eller Miner, som oprindelig er udlag for November 1918 (enten *britiske* eller udenlandske).

2. *Britiske Øvelsesminer* er fyldt med Sand eller et lignende Stof i Stedet for Sprængstof og er mærket „*Sand filled*“ i store, hvide Bogstaver rundt det øverste Mund stykke. Ordene „*Sand filled*“ er tillige stemplet i de cirkelformede Ringe i Toppen og i Bunden.

3. *Miner udlagt for November 1918*. Alle Vidnesbyrd gaar ud paa at vise, at disse Miner er uskadelige overfor Skibe, som maatte støde paa dem efter dette Tids forløb. De er ogsaa sikre overfor almindelig Behandling, saasom at hejse dem indenbord og fire dem ned paa Dækket, rulle dem etc. Imidlertid bør man ikke gøre noget Forsøg paa at fjerne nogen Del af dem undtagen med Assistance af uddannet Marinepersonel

4. *Optagelse af flydende Miner*. For at værdifulde Øvelsesminer, der er gaaet Drift fra deres Fortøjninger, kan blive leveret tilbage til Autoriteterne, betaler Admiralitetet Belønninger for Optagelsen af flydende Miner, der er gaaet i Drift fra deres Fortøjninger, som følger:

(a) For Optagelsen af en flydende Mine fundet 2 Sm eller i mindre Afstand fra Kysten og Aflævering til den lokale Myndighed i de forenede Kongeriger: 2 £.

(b) For Optagelse af en flydende Mine fundet over 2 Sm fra Kysten og Aflævering til den lokale Myndighed i de forenede Kongeriger: 5 £.

(c) For første Melding om at en Mine er skyllet op paa Stranden: 10 sh.

5. Udover de Belønninger, der er nævnt i (a), (b) og (c) betales intet for eventuel Tab, materiel Skade, Tab af Arbejdsfortjeneste eller anden Skade foraarsaget ved Optagelsen af Minen.

6. Admiralitetet betaler ingen Belønning for sunkne Miner, der fiskes op af Trawl heller ikke betales nogen Erstatning for Beskadigelse af Trawl eller for Skade forvoldt ved at ødelægge eller sænke en Mine.

(E. f. S. Nr. 2/131 1937.)

146. Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.

(N. t. M. Nr. 11. London 1938.)

E. f. S. Nr. 2/132 1937 annulleres og erstattes med:

Stormvarselssignal angiver, at der finder en atmosfærisk Forstyrrelse Sted, som sandsynligvis vil foraarsage en Storm (Styrke 8 eller derover efter *Beaufort* Skala) i det Omraade, hvori Signalet gælder.

England, E.-Kyst:

<i>Berwick-upon-Tweed.</i>	<i>Flamborough head.</i>	<i>Orfordness lighthouse.</i>
<i>Holy island.</i>	<i>Bridlington harbour</i>	<i>Ipswich.</i>
<i>Amble.</i>	<i>master.</i>	<i>Felixstowe.</i>
<i>Blyth harbour master.</i>	<i>Aldbrough.</i>	<i>Gunfleet lighthouse.</i>
<i>Tynemouth.</i>	<i>Spurn point.</i>	<i>Burnham.</i>
<i>North Shields.</i>	<i>Hull.</i>	<i>Kentish Knock light-vessel.</i>
<i>Souter point lighthouse.</i>	<i>Goole.</i>	<i>River Thames (Tilbury og</i>
<i>Sunderland.</i>	<i>Grimsby.</i>	<i>Rotherhülhe).</i>
<i>Seaham.</i>	<i>Mablethorpe.</i>	<i>N. S. Scuthend.</i>
<i>Hartlepool.</i>	<i>Boston.</i>	<i>Greenhülhe.</i>
<i>Middlesbrough.</i>	<i>Kings Lynn.</i>	<i>Chatham (Bulls Nose).</i>
<i>Redcar.</i>	<i>Sheringham.</i>	<i>Sheerness.</i>
<i>Whitby coastguard.</i>	<i>Cromer.</i>	<i>Herne Bay (uofficiel).</i>
<i>Whitby harbour master.</i>	<i>Yarmouth coastguard.</i>	<i>Reculvers.</i>
<i>Robin Hood bay.</i>	<i>Gorleston.</i>	<i>Margate.</i>
<i>Scarborough.</i>	<i>Lowestoft.</i>	
<i>Filey.</i>	<i>Southwold.</i>	

England, S.-Kyst:

<i>Ramsgate.</i>	<i>Cowes Royal Yacht Squa-</i>	<i>Devonport.</i>
<i>North Goodwin light-vessel.</i>	<i>dron.</i>	<i>Rame head.</i>
<i>Deal.</i>	† <i>Cowes harbour mastcr.</i>	<i>Looe.</i>
<i>Dover.</i>	<i>Ryde.</i>	<i>Fowey.</i>
<i>Dungeness.</i>	<i>St. Catherine point.</i>	<i>Mevagissey.</i>
<i>Rye.</i>	<i>Needles.</i>	<i>Gorran haven.</i>
<i>Fairlight.</i>	<i>Poole.</i>	<i>N. S. St. Anthony point</i>
<i>Eastbourne.</i>	<i>St. Albans head.</i>	<i>(Falmouth).</i>
<i>Beachy head.</i>	<i>Swanage</i>	<i>Cadgwith.</i>
<i>N. S. Newhaven.</i>	<i>Portland Bill coastguard.</i>	<i>Coverack. .</i>
<i>N. S. Saltdean.</i>	<i>Portland dockyard.</i>	<i>Lizard.</i>
<i>Brighton.</i>	<i>Wyke Regis.</i>	<i>Mullion.</i>
<i>Littlehampton.</i>	<i>Exmouth.</i>	<i>Porthleven.</i>
<i>Hayling island coastguard.</i>	<i>Torquay.</i>	<i>Penzance.</i>
<i>Hayling island (sailing club).</i>	<i>Berry head.</i>	<i>Tol-Pedn-Penwith.</i>
<i>Portsmouth.</i>	<i>Dartmouth.</i>	<i>St. Mary's (Scilly isles)</i>
<i>Calshot.</i>	<i>Prawle point.</i>	
<i>Southampton.</i>	<i>Salcombe.</i>	
	<i>Plymouth.</i>	

*Kanaløerne:**Jersey (St. Helier).**England, W.-Kyst og Wales:*

<i>Sennen cove.</i>	<i>Nash point lighthouse.</i>	<i>New Brighton.</i>
<i>St. Ives.</i>	<i>Brilon ferry.</i>	<i>Runcorn.</i>
<i>Newquay.</i>	<i>Mumbles coastguard.</i>	<i>Liverpool.</i>
<i>Trevoise head.</i>	<i>Rhossili.</i>	<i>Crosby light-vessel.</i>
<i>Padstow.</i>	<i>Burry port.</i>	<i>Formby light-vessel.</i>
<i>Port Isaac.</i>	<i>Tenby.</i>	<i>Preston.</i>
<i>Bude.</i>	<i>Caldy island.</i>	<i>Blackpool.</i>
<i>Hartland coastguard.</i>	<i>St. Ann's head.</i>	<i>Fleetwood.</i>
<i>Bull point lighthouse.</i>	<i>Fishguard.</i>	<i>Heysham.</i>
<i>Ilfracombe coastguard.</i>	<i>Newquay (Cardigan).</i>	<i>Morecambe.</i>
<i>Ilfracombe U. D. C.</i>	<i>Aberystwyth.</i>	<i>Barrow.</i>
<i>Lymmouth foreland light-house.</i>	<i>Abersoch.</i>	<i>Walney island lighthouse.</i>
<i>Weston-super-Mare.</i>	<i>Carnarvon.</i>	<i>Douglas (Isle of Man).</i>
<i>Avonmouth.</i>	<i>South Stack lighthouse.</i>	<i>Ayre point (Isle of Man)</i>
<i>Newport.</i>	<i>Holyhead.</i>	<i>lighthouse.</i>
<i>Cardiff.</i>	<i>Point Lynas.</i>	<i>Ramsey (Isle of Man).</i>
<i>Penarth.</i>	<i>Penmon.</i>	<i>Maryport.</i>
<i>Nell's point.</i>	<i>Hilbre light vessel.</i>	<i>N. S. Workington.</i>
<i>Barry dock.</i>	<i>Hoylelake.</i>	

Skotland, W.-Kyst:

<i>Little Ross lighthouse.</i>	<i>Ardrossan.</i>	<i>Glass island lighthouse.</i>
<i>Mull of Galloway light-house.</i>	<i>Greenock.</i>	<i>Rudh' Ré lighthouse.</i>
<i>Port Patrick.</i>	<i>Kildonan.</i>	<i>Duntulm.</i>
† <i>Stranraer.</i>	<i>Campbeltown.</i>	<i>Stornoway.</i>
<i>Corsewall point lighthouse</i>	<i>Mull of Cantyre lighthouse.</i>	<i>Ru Stoer (Stourhead) light-</i>
<i>Ballantrae.</i>	<i>Rhinns of Islay lighthouse.</i>	<i>house.</i>
<i>Ayr, Harbour Master.</i>	<i>Rudha Mhail (Rhuvaai) South Rona lighthouse.</i>	
	<i>lighthouse.</i>	

Skotland, N.- og E.-Kyst, med Orkney Øerne og Shetlands Øerne:

<i>Cape Wrath lighthouse.</i>	<i>Helmsdale.</i>	† <i>Johnshaven.</i>
<i>Dunnet head.</i>	<i>Portmahomack.</i>	<i>Montrose.</i>
<i>Balta sound.</i>	<i>Tarbetness lighthouse.</i>	<i>Scurdyness lighthouse.</i>
<i>Whalsey.</i>	<i>Cromarty.</i>	<i>Arbroath.</i>
<i>Lerwick coastguard.</i>	<i>Nairn.</i>	<i>Fifeness.</i>
† <i>Lerwick harbour master.</i>	<i>Burghead.</i>	<i>Anstruther.</i>
<i>Hamnavoe.</i>	<i>Lossiemouth.</i>	<i>Methil.</i>
† <i>Scalloway.</i>	<i>Buckie.</i>	<i>Rosyth (H. M. S. Green-</i>
<i>Sumburgh head.</i>	<i>Port Knockie.</i>	<i>wich).</i>
<i>Fair isle lighthouse.</i>	<i>Portsoy.</i>	<i>Grangemouth.</i>
<i>Noup head lighthouse.</i>	<i>Banff.</i>	<i>North Berwick.</i>
<i>Stronsay (kun April til</i>	<i>Fraserburgh.</i>	<i>Cockburnspath.</i>
<i>September).</i>	<i>Peterhead.</i>	<i>Dunbar.</i>
<i>Kirkwall harbour master.</i>	<i>Collieston.</i>	<i>St. Abbs head.</i>
<i>Stromness (Orkney isles).</i>	<i>Aberdeen harbour master.</i>	<i>Eyemouth.</i>
<i>Camtick head lighthouse.</i>	<i>Stonehaven.</i>	<i>Burnmouth.</i>
<i>Broughness.</i>	<i>Aberdeen (Gregness).</i>	<i>Isle of May lighthouse.</i>
<i>Wick.</i>	<i>Gourdon.</i>	

Ireland, N.- og E.-Kyst:

<i>Malin head.</i>	<i>Belfast.</i>	<i>Kilkeel.</i>
<i>Portrush.</i>	<i>Bangor (Orlock head).</i>	<i>Dublin.</i>
<i>Torr head. (Ballycastle).</i>	<i>Ballywalter.</i>	
<i>Black head lighthouse.</i>	<i>Killough.</i>	

Ireland, S.- og W.-Kyst:

<i>Queenstown.</i>	<i>Galley head lighthouse.</i>	<i>Galway.</i>
<i>Cork.</i>	<i>Loophead lighthouse.</i>	

†Kun Telegrammer. N. S. Natsignaler.

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 West Indies Pilot, Vol. III.
R	Mediterranean Pilot, Vol. 1.
N 3765	Persian Gulf. — Approaches to Jezirat Yas.
N 2610	England, South Coast. — Portland to St. Albans head.
R 1483	Adriatic. — Ports Chioggia, Malamocco and channels leading to Venice.
R 2	The British Islands.
R 624	Hobsons bay, River Yarra and Melbourne.
R 2158 A	Mediterranean sea, western sheet.
R 2182 D	Faeroe islands to Norway.
† 385	South Africa. — Plettenberg bay.
† 677	Rufiji river, sheet 1.
† 678	Rufiji river, sheet 2.
† 1223	Port Alfred.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse:
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

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

Owners' &

Captains' **C**ode

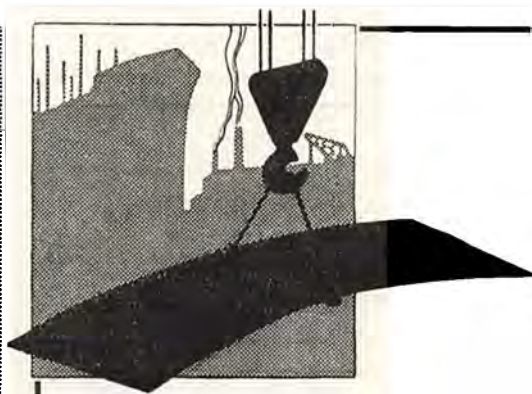
This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.

33, Amaliegade, Copenhagen.



NYBYGNINGER
REPARATIONER

AALBORG VÆRFT A/S

Telegr. Adr.: Yard.

Tlf. 4101, Statstlf. 9.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.
ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

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

NØRRESUNDBY

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 - Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

RUDKØBING

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1878
Aarhus

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

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS
statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

SAXKJØBING

HOLGER KRISTIANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING
SAXKJØBING

DANMARK
TELEFON Nr. 184 & 302

TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

SKIVE

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 3

TORSDAG 20. JANUAR 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTRATETALET

Det danske Fragtratetal for December 1937 foreligger nu og er beregnet til 161,8 mod 176,2 for November, altsaa en Nedgang paa 14,4 Points. Tallet har det sidste Aar været:

December 1936	153,9
Januar 1937	156,3
Februar —	155,7
Marts —	162,5
April —	173,2
Maj —	186,4
Juni —	194,1
Juli —	198,3
August —	203,1
September —	207,7
Oktober —	199,5
November —	176,2
December —	161,8

Ved Beregningen benyttes Aaret 1931 som Basisaar og Fragtniveauet laa saaledes i December ca. 62 pCt. over Gennemsnittet for det nævnte Aar.

Det var imidlertid et meget uheldigt Aar, og benytter vi 1925, stiller Forholdet sig saaledes:

December 1936	134,8
Januar 1937	137,0
Februar —	136,0
Marts —	142,0
April —	152,0
Maj —	163,0
Juni —	170,0
Juli —	174,0
August —	178,0
September —	182,0
Oktober —	175,0
November —	154,0
December —	142,0

Da 1937-Tallene nu alle foreligger, kan man danne sig et Billede af, hvorledes Fragterne gennemsnitlig har ligget i Forhold til Aaret forud. Gennemsnittallet for 1937 har været 181,2 mod 127,7 i 1936, eller ca. 45 pCt. højere. Sammenligner man Tallet for December 1937 med Tallet for den tilsvarende Maaned foregaaende Aar, ses at det i 1937 kun var 8 Points højere, men det maa her erindres, at December-Tallet i 1936 var Aarets højeste, medens man i 1937 i August og September var oppe over 200, dog altsaa stadig hvor Talen er om det førstnævnte Fragtratetal. Tager man derimod 1925-Tallene, viser det sig, at vi faar et Gennemsnit paa 159 mod 112 i 1936.

Det viser sig tydeligt, at Højkonjunkturen er forbi. Der er ingen, der længere kan tale om gyldne Tider for Skibsfarten med de Fragter. Det er nu yderst spændende at se, om Udviklingen vil forme sig saaledes, at vi faar et nogenlunde stabilt Fragtratetal, eller vi skal opleve nye Nedgange, for saa maaske ad Aare igen at blive præsenteret for voldsomme Spring opefter. For alle Parter vil det sikkert være at ønske, om man nu fik de nogenlunde stabile Forhold i Stedet for denne Usikkerhed, hvor Chancen for Gevinst alligevel er for dyrekøbt i Forhold til Chancen for Tab: for hele Skibsfarten vil det ogsaa være langt

sundere, at man ved, hvor man er henne og kan handle derefter. Men saa meget staar fast, Højkonjunktur indenfor Skibsfarten er der ikke længere noget, der hedder.

OVERENSKOMSTERNE

Der opnaaedes i forrige Uge Enighed om en 2-aarig Forkængelse af Overenskomsten mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Søfyrbødernes Forbund i Danmark under Forbehold af Hovedorganisationernes og de respektive Parter Godkendelse.

Svar skal foreligge 1. Februar.

I indeværende Uge staar Forhandlingerne iøvrigt paa i fuld Udstrækning mellem Rederiforeningen og de forskellige Sømands-Organisationer.

Parter-Forhandlingerne med Sømandenes Forbund endte uden Resultat og blev derfor sendt til videre Forhandling i Hovedorganisationerne.

Endelig staar tilbage Forhandlingerne mellem Rederiforeningen og Maskinmestrenes Forening, der har opsagt Overenskomsten til 1. April, og med Styrmandsforeningen, med hvilken der har staet Forhandlinger paa gennem længere Tid, samt med Restauratørforeningen, der ogsaa har opsagt til April. Styrmandene har ikke opsagt deres Overenskomst, lige saa lidt som Rederne har foretaget Skridt i den Retning.

OSLO KONFERENCENS MØDE I KØBENHAVN

Oslo Konferencen har i disse Dage holdt Møde i København. Fra dansk Side deltog Afdelingschef Wærum og Kontorchef Collin, Udenrigsministeriet, samt Kontorchef Villadsen, Handelsministeriet. Sverige repræsenteredes bl. a. ved Udenrigsraad Sahlin. Norge ved Bureauchef Hougen og Ekspeditionssekretær i Udenrigsministeriet Schmidt, Finland ved Bureauchef Vaheryuori.

Holland repræsenteredes bl. a. ved Generaldirektøren for det hollandske Handelsministerium, Hirschfeldt, og Belgien bl. a. ved Generaldirektøren for den handelspolitiske Afdeling i det belgiske Udenrigsministerium, Suelkens.

Møderne har været afholdt under Afdelingschef Wærum's Forsæde, og Forhandlingerne har været præget af megen Forstaelse og gensidig Velvilje. Der er ikke Tvivl om, at denne Konference er et nyt Skridt i den rigtige Retning, idet de smaa europæiske Lande, hvis økonomiske og politiske Synspunkter paa saa mange Maader er de samme, bør komme hinanden stadig nærmere, idet de derved bliver til en Faktor af Betydning.

I de senere Aar er Repræsentanter fra Oslo Landene ofte mødtes til Konferencer, men Bestræbelserne for at udvide Samarbejdet havde meget vanskelige Kaar under den voksende Tilbøjelighed til økonomisk Afspærring. Først ved den fransk-engelsk-amerikanske Valutaaftale i Oktober 1936 aabnedes der Mulighed for et videre Samarbejde. Som det vil erindres, tog den hollandske Premierminister Dr. Colijns Initiativet hertil, og ved Haag Arrangementet i Maj i Fjor kom man et Skridt videre, idet Holland, Belgien og Luxembourg forpligtede sig til visse Indførsels-Lettelser mod andre Indrømmelser fra de andre Landes Side. Samtidig anbefaledes det at afslutte tosidede Aftaler, og bl. a. Danmark og Holland afsluttede en saadan.

Naar man skal bedømme Oslo Konferencens Betydning, maa man altid betænke, at Samhandelen mellem Oslo-Landene er beskeden i Forhold til deres Handel med Lande, der ikke er Medlemmer af Gruppen. Forhaabentlig vil man i Fremtiden gaa med til yderligere Lempelser mellem selve Oslo-Landene, og dobbelt glædeligt vilde det være, om disse Lempelser kunde udstrækkes til en større Kres af andre Lande.

Bedre økonomiske Forhold giver forøget Samhandel mellem Landene, er Oslo Konferencens Motto, og dette smukke Formaal kan man selvfølgelig kun anerkende.

Hvilke praktiske Resultater Mødet i København vil bringe, kan ikke siges endnu.

VØLUNDS REKONSTRUKTION

Der er udsendt følgende Erklæring underskrevet af Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Skibsreder H. A. Hansen, Formanden for Grosserer-Societetet, Grosserer Holger Laage-Petersen og Viceformanden for Industriraadet, Direktør Wald. Jacobsen:

»Ifølge Meddelelser i Dagspressen angaaende A/S Vølunds Rekonstruktion har Repræsentanter for betydende Kredse indenfor Jernindustrien henvendt sig til Handelsministeren angaaende Overtagelsen af Statens Interesser i Selskabet, fordi man med største Betænkkelighed ser Staten indtræde som Hovedinteressent i en betydelig privat Erhvervs virksomhed, og det er vor Opfattelse, at disse Betænkkeligheder næres indenfor vide Kredse af vort Erhvervs liv.

Med megen Beklagelse har vi derfor nu gennem Dagspressen set, at Handelsministeren har afvist den stedfundne Henvendelse om en Udløsning af Statens Interesser i Selskabet.

Det er en Sag, der har mere end almindelig Interesse, fordi Statens Overtagelse af en større privat Erhvervs virksomhed uvægerligt vil være ensbetydende med et nyt Skridt i Retning af Socialisering. Det kan ikke tilstrækkeligt stærkt understreges, at Erhvervs livet i Danmark i det mindste ikke ønsker Staten til Barnepige, og selv om der kommer nok saa straalende Meddelelser fra de Lande, hvor Staten har paataget sig denne Rolle, saa har vi i det mindste endnu Lov til at sige herhjemme, at vi ikke tror paa disse Meddelelser, og at vi mener, at det vil være til ubodelig Skade for Samfundet i sin Helhed, om en saadan Tendens fortsættes. Derfor maa det hilses med Tilfredshed, at de tre store Erhvervsorganisationer nu i Anledning af »Vølund« fremsatte deres Erklæring, som forhaabentlig vil gøre sin Virkning.

DANSK-TYSK SAMHANDEL

Det danske og det tyske Regeringsudvalg til Gennemførelse af de dansk-tyske Handelsaftaler har holdt Møde og fastsat Kontingenterne for Danmarks Udførsel til Tyskland i Kvartalet.

Paa Grundlag af Indbetalingerne i Oktober Kvartal 1937 for Indførsel af Varer til Danmark fra Tyskland har Regeringsudvalgene i Overensstemmelse med det i Handelsoverenskomsten aftalte System fastsat Kontingenter for Danmarks Udførsel til Tyskland i Januar Kvartal 1938 til en samlet Værdi af ialt mellem 78 og 79 Mill. Kr.

Den nye Tysklands-Aftale for Aaret 1938 er bygget paa samme Princip som den gamle Aftale, at vor Eksport til Tyskland for hvert enkelt Kvartal er afhængig af det foregaaende Kvartals Import fra Tyskland. For hele Aaret 1938 har man regnet med en Forøgelse paa ca. 10 pCt. i Forhold til 1937, og de Eksportbeløb, der nu er fastsat for Januar Kvartal, svarer hertil.

I første Kvartal af 1937 androg Værdien af vor Eksport til Tyskland ca. 70 Mill. Kr., i Aarets 2. Kvartal var Beløbet praktisk talt det samme, for Juli Kvar-

tal naaede Eksport-Værdien op til 80—81 Mill. Kr., og for Oktober Kvartal — Aarets sidste — var Tallet ca. 86 Mill. Kr. For Januar Kvartal 1938 gaar Beløbet nu noget ned, men det er dog 8—9 Mill. Kr. større end i det tilsvarende Kvartal sidste Aar.

Forøgelsen i Eksport-Værdien falder næsten udelukkende paa Landbrugsprodukter, men disses Priser er nu væsentlig højere end paa samme Tid i Fjor.

KONSULATLUKNING I LENINGRAD

Det forlyder — selv om det ikke foreligger officielt endnu — at den sovjetrussiske Udenrigskommis-særs Stedfortræder Potemkin har henvendt sig til en Række Lande — deriblandt Danmark, Sverige og Norge — og henstillet, at man inden 2 Maaneder lukkede Konsulaterne i Leningrad. Danmark er i Øjeblikket repræsenteret ved udsendt Konsul Oluf, og fra Skibsfartens Side maa man, ligesom i Sverige og Norge, beklage det Skridt, som Sovjetregeringen har taget. Det begrundes med, at man ønsker Ligestilling i den konsulære Forbindelse mellem de to Lande — men det kan der jo i Følge Sagens Natur ikke komme. Adskillige danske Skibe anløber dog i Aarets Løb Leningrad, og det maa betragtes som yderst uheldigt, hvis Danmark — saa lidt som de andre nordiske Lande — fra nu af er uden diplomatisk Repræsentation her. Vi har allerede adskillige Eksempler paa drastiske Forholdsregler fra Russernes Side, naar et dansk Skib laa i Havnen, og nu skal man altsaa i Fremtiden ikke engang have sit Lands Repræsentation i Byen at henvende sig til. Det kan medføre alvorlige Konsekvenser, og Sagen synes os af en saadan Betydning, at den dog formodentlig maa blive gjort til Genstand for diplomatiske Forhandlinger. Fra dansk Side vil man i alt Fald levende beklage, hvis det danske Konsulat i Leningrad virkelig skulde blive nedlagt.

REKONSTRUKTION AF DEN ITALIENSKE HANDELSFLAADE

Tidsskriftet »La Marina Italiana« bringer en Artikel om Rekonstruktionen af den italienske Handelsflaade, som kan have Interesse for danske Søfartskredse, og som i korte Træk indeholder følgende:

Den Anskuelse, at et Skibsbygningsprogram i stor Stil, som skal bringe den italienske Handelsmarine baade med Hensyn til Kvalitet og Kvantitet paa Højde med de bedst udrustede konkurrerende Flaader og sætte den i Stand til under alle Forhold at kunne garantere Forsyningen af og Trafikken paa Landet og Kolonierne, var nært forestaaende, har i længere Tid brudt sig Vej i italienske Søfartskredse.

Denne Overbevisning har fundet en Bekræftelse i en Række Erklæringer, som Præsidenten for det fascistiske Rederforbund, Greve Cao di San Marco, har givet til Industriføderationens Tidsskrift, og som er blevet offentliggjort i Dagspressen.

I Henhold til disse Erklæringer har de korporative Organisationer i længere Tid ført indgaaende Studier af dette Problem, og disse er resulteret i en Række Projekter, ved Hjælp af hvilke den italienske Handelsflaade skal styrkes og udvides i Løbet af faa Aar. Projekterne er sanktioneret af Ministerraadet.

Der foreligger foreløbig ingen indgaaende Oplysninger om Byggeprogrammet, men man ved, at Planen kan inddeles i to forskellige Serier af Foranstaltninger, nemlig Konstruktionen af Skibe til den frie Fart, saakaldte Trampbaade, og Fornyelsen af Linieflaadens Materiale.

Bygningen af Liniebaade vil især blive fremskyndet. Det gælder først og fremmest at forsvare den Plads, som den italienske Handelsflaade har erobret blandt Nationernes Flaader, og som den nu trues med at tabe paa Grund af Flaadens utilstrækkelige Kvalitet og Kvantitet.

Linieflaaden, som i flere Aar har maattet svare til de store Fordringer, der stilledes til den paa Grund af den italiensk-abessinske Konflikt, og tillige har maattet opretholde sine europæiske og oversøiske Linier, er uden Tvivl forældet. Moderne udenlandske Skibes Indtrængen paa alle de af italienske Skibe besejlede Linier nødvendiggør derfor denne grundige Rekonstruktion af Linieflaaden, som med de faa Midler, den hidtil har kunnet anvende til sin Fornyelse, trods alle Anstrengelser ikke har kunnet holde Trit med Udlandet.

Greve Cao di San Marco oplyste, at 40 nye Liniebaade paa ca. 250,000 Brutto-Register-Tons vil blive konstrueret og fordelt mellem de store italienske Selskaber paa følgende Maade:

9 Skibe paa ialt 86,000 Tons til Società Italia — Genua.
13 Skibe paa ialt 82,000 Tons til »Lloyd Triestino« — Triest.
17 Skibe paa ialt 43,000 Tons til »Società Tirrenia« — Neapel.
5 Skibe paa ialt 39,000 Tons til »Società Adriatica« — Venedig.

I Programmet, som forudser en Udgift paa ca. 1½ Miliard Lire, er der desuden indbefattet en Del Ombygninger paa Liniebaadene »Roma« og »Augustus«, der sejler paa Ruten Genua—New York henholdsvis Genua—Sydamerika.

Af de 44 Nybygninger vil 37 paa ialt ca. 145,000 Tons være Fragtskibe, som vil afl se ca. 30  ldre Skibe paa ialt ca. 140,000 Tons. Af de sidstnævnte vil en Del, saavidt det kan lade sig gøre ved Ombygninger, sælges til Tramprederier og saaledes overføres til den frie Fart. Efter Konstruktionen af de nye Enheder vil de 4 store Selskaber kunne foretage en Nyfordeling af Skibene paa de forskellige Linier og evtl. ogsaa mellem Selskaberne.

Det fremhæves endvidere, at ogsaa den frie Handelsflaade fortjener den største Opmærksomhed. Den er aabenbart fuldkommen utilr kkelig til Landets Behov og har i de sidste Aar befundet sig i ganske særlige Forhold, da Indkøb af Skibe fra Udlandet ikke har kunnet foretages paa Grund af Mangel af udenlandsk Valuta, og Nykonstruktioner ikke har kunnet foretages paa Grund af Værfternes Mangel paa det nødvendige Materiale. Trampflaaden vil blive foruget i en Maalestok, som svarer til Trafiken paa de italienske Havne, og med det Formaal for øje at skaffe en Udligning mellem Fragterne, som indl enes af italienske Skibe, og Fragterne, der betales for Transporter for italiensk Regning med udenlandske Skibe. For at naa dette Maal maa Trampflaaden foruget med ca. 1,000,000 Brutto-Register-Tons. Det vides endnu ikke, om denne Tonnageforuget udelukkende eller delvis l nkes opnaaet ved Nybygninger, ved Indkøb af Skibe fra Udlandet eller ved Overførsel af Skibe fra Linieselskaberne.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JULI KVARTAL 1937

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, meddeles nedenstaaende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Juli Kvartal 1937. Den tabellariske Oversigt over Farten paa de enkelte Provinshavne omfatter samtlige Tolddistrikter med Undtagelse af enkelte, hvis Havne eller Anløbssteder er ganske ubetydelige.

I Sammenligning med Farten i det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Juli Kvartal 1936, er den samlede Fart formindsket lidt, maalt med den samlede Godsomsætning og ligeledes maalt med Skibenes Register-tonnage. Nedgangen er dog ubetydelig, henholdsvis ca. 3/4 pCt. og ca. 1/2 pCt. Som det fremgaaer af Tabellen, der viser den transporterede Gods-

MEDDELELSER FRA DANSK

Responsa

Nr. 86. Til Brug ved Besvarelsen af nedenstaaende Forespørgsel tillader man sig at anmode den ærede Forening om en Udtalelse i Sagen:

Til Hjemforsel til vort herværende Lager af en Ladning Koks fra England fragtede vi en Damper paa Balcon Certeparti. Damperen fragtedes med laydays den 3. Juli d. A., idet Certepartiet herom indeholder følgende Bestemmelse (§ 5 B).

»The loading date to be not before 9 a. m. on the 3rd July 1937 but 7 clear days' written notice of definite loading date (at 9 a. m.) to be given by owners. — If the vessel be not ready within 48 hours after the loading date, 24 hours extra loading time to be allowed, and if she should not be ready until after the 48 hours, then 6 hours over and above the 24 hours to be allowed for each 24 hours of unreadiness, such total extra time not to exceed 36 hours.«

Baaden ankom imidlertid til Lastehavn allerede den 30. Juni, og Afskiberne paabegyndte straks Tillastningen uden at advisere os som Ladningsmodtagere og Befragtere om dette Forhold, endstige forinden indhente vor Tilladelse til denne Fremgangsmaade, med det Resultat, at Baaden blev færdig tillastet allerede den 2. Juli, altsaa Dagen for Lastetiden i Henhold til Certepartiets Bestemmelse overhovedet maatte begynde. Den 2. Juli afsejlede da Baaden fra Lastehavnen, og Afskiberne sendte os et Telegram om.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Reg. Tons Netto	1000 R. T.
Juli Kvartal 1937.....	27,400	4,730	
April — —	25,100	4,346	
Januar — —	16,200	3,929	
Oktober — 1936.....	26,300	4,745	
Juli — —	27,100	4,801	

m ngdes Fordeling paa de vigtigste Godsarter henholdsvis i Farten til Danmark og fra Udlandet, fra Danmark til Udlandet og mellem danske Havne indbyrdes, har der været nogen Fremgang i Omsætningen med Udlandet, saaledes at den oml lte Nedgang alene skyldes den indenrigske Fart.

Til København indløb i Juli Kvartal 1937 5,900 Skibe med en Register-tonnage paa 1,936,000 N.R.T., som udlossede 1,368,000 Tons Gods og indladede 360,000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i Juli Kvartal 1937 21,500 Skibe paa 2,794,000 N.I.T., som udlossede 2,341,000 Tons Gods og indlade 909,000 Tons.

STATSSKOLESKIBETS „DANMARK“S FØRSTE FØRER DØD

Statsskoleskibet »Danmark«s tidligere og første Fører, Kaptajn A. Ankers  er død 61 Aar gammel.

Kaptajn Ankers  var en Sømand af den gamle Skole — retfærdig, dygtig og hj lsom. Han begyndte i Det Forenede Dampskibsselskab, hvor han tjente sig op til Fører, bl. a. af »Dronning Mand«, »Ebro« og »Alexandra«. Da Selskabet skulde finde en Fører til Skoleskibet »Viking« faldt Valget paa Ankers , fordi man vidste, at han netop besad de Evner, der krævedes som Fører af et Skoleskib, og ganske naturligt blev han siden udpeget til Fører af Statsskoleskibet Danmark. Der har altid staaet Respekt om ham, han besad alle de bedste S mandsegenskaber, og han var afholdt af alle paa Grund af sine værdifulde Karakteregenskaber.

Kommandør Lorch, Formand i Bestyrelsesr det for Statens Skoleskib, udtaler ved hans Død:

— Kaptajn Ankers  var en dygtig Sømand, en fremragende Sejlskibsfører, der tilfulde forstod det Ansvar, der paahviler den øverste paa et Skoleskib. Begrebet »safety first« laa ham paa Sinde. Faa tænker paa, hvilket Ansvar, der har hvilet paa denne Mands Skuldre, naar de unge Kn gte i daarligt Vejr og høj S  bjærgede Sejlene oppe i Rigningerne. Hertil kommer, at han var en overmaade elskværdig og repræsentativ Sømand, der med  re passede sit Kald, ogsaa paa den sidste Rejse, da Sygdommen havde mærket ham. Altid ligevægtig, altid elskværdig, staaer han for de gamle Elever som Typen paa en dansk Sømand.

Efterretningen om hans Død har gjort et dybt Indtryk paa os alle, der kendte ham.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

at Baaden var tillastet med saa og saa mange Tons og var afsejlet fra Lastehavnen den 2. Juli Kl. 16.

I denne Forbindelse maa vi gøre opmærksom paa, at den Ladning, som den paagældende Baad skulde hjemføre, af os var købt hos Afskiberne f.o.b. og »subject stem to be mutually arranged« og iøvrigt paa almindelige »British Conditions«, og inden vi derfor fragtede den paagældende Damper til Hjemforsel af Ladningen, lagde vi den telegrafisk over til Afskiberne for »stem« og modtog deres telegrafiske Indforstaaelse med, at vi fragtede med Lastedato den 3. Juli. Derefter fragtede vi Damperen definitivt (den 24. Juni) og afsendte straks Kopier af Certeparti til Afskiberne, hvilke Certeparti-Kopier de modtog adskillige Dage forinden den fastsatte Lastedato og uden at gøre nogen Anmærkning til Certepartiet overhovedet.

Damperen blev fragtet med 72 Timer (3 Dogn) til Lastningen, og da den 3die Juli var en Lørdag, udløb Damperens Lastetid først om Onsdagen den 7. Juli. Da Damperen imidlertid allerede afsejlede Fredag den 2. Juli og saaledes ankom hertil 4 til 5 Dogn tidligere end ventet, saa ankom de uheldigvis samtidig med en anden Damper, hvis Kullast vi ogsaa skulde losse, og da vi kun har en Kran, kan vi umuligt losse 2 Baade paa en Gang. Følgen blev for os meget forugete Udgifter til forceret Losning og Demurrage.

Vi opfordrede Rederen til at godskrive os i Lossetiden den Tid, som han havde indvundet ved den tidligere Til-

lastning i England, men dette nægtede han og forlangte, at Tiden skulde tælle iflg. Certepartiets Bestemmelser, ganske som om han ikke var blevet tillastet for sin Tid i England.

Vi tillader os nu at stille følgende Spørgsmaal:

- 1) Er Afskibere af en Koksladning — hvortil Tonnage er fragtet paa Baltcon Certeparti — i Forholdet overfor Befragterne berettiget til at paabegynde Tillastningen inden den i Certepartiet stipulerede og af Afskiberne selv forinden godkendte og med Befragterne aftalte Termin for Lastningens Paabegyndelse?
- 2) Er en Reder til en Dainper, der er bortfragtet paa Baltcon Certeparti, i Forholdet overfor Befragterne berettiget til at lade Tillastningen af sin Baad paabegynde inden den i Certepartiet stipulerede og derigennem forinden med Befragterne aftalte Termin for Lastningens Paabegyndelse, naar han ikke forud har indhentet Befragternes Indforstaaelse med en saadan Fravigelse fra de i Certepartiet aftalte Betingelser?
- 3) Kan Befragterne, resp. Ladningsmodtagerne, i saadanne Tilfælde som ovenfor nævnt, forlange den af Rederne ved Tillastningen indvundne Tid godskrevet sig som extra Lossetid under Udlosningen i Modtagerhavnen?

Svar. 1) Saavidt D. D. R. F.s Erfaring strækker, finder det fra Tid til anden Sted, at Indladningen af Koks og Kul paabegyndes før Baadens Liggelid, nemlig i de enkelte Tilfælde, hvor baade Skib og Ladning indtræffer for denne Dato. Hvorvidt Afskiberne er berettigede hertil i Forholdet overfor Befragterne, kan vi ikke udtale os om, da dette jo blandt andet afhænger af »Britscan«s Betingelser, der er os ubekendte.

2) I Henhold til »Baltcon« Certeparti skal al Notits vedrørende Lastningen gives til Afskiberne, og naar Afskiberne da paabegynder Lastningen før Tiden, maas vedkommende Kaptajn være berettiget til at gaa ud fra, at dette er sket i fuld Overensstemmelse med Befragterne.

3) Naar Certepartiet ikke indeholder noget om, at Lastetid og Lossetid er reversible, er efter vor Formening Befragterne ikke berettigede til at afregne den sparede Lastetid imod Lossetiden.

Nr. 87. Et Dampskibsselskab yder ved Hjælp af en Veksel et andet Dampskibsselskab økonomisk Støtte med et vist Beløb. I den herom indgaaede Aftale fastslaas, at Beløbet kun maa anvendes til — — »Omkostningerne ved Skibets Islandsættelse til Sejladsen, Hyreforskud — — og iøvrigt en Række nærmere angivne Formaal.

Der er nu opstaaet Strid om Forstaaelsen af Ordet »Hyreforskud«; og jeg tillader mig derfor saaledes foranlediget at anmode Foreningen om at besvare følgende Spørgsmaal:

- 1) Hvad forstaar Foreningen ved Udtrykket »Hyreforskud«, specielt hvor langt Tidsrum dækker denne Beteegnelse?
- 2) Omfatter Udtrykket »Hyreforskud« saavel Forskud til det menige Mandskab som til Kaptajnen og andre Officerer?

Svar. ad 1. Ved Hyreforskud forstaas i al Almindelighed det Beløb, som Sømanden ved Paamønstring faar udbetalt som endnu ikke tjent Hyre. Sømandsloven af 1. Maj 1923 giver ikke Sømanden nogen Ret til at kræve Forskud paa Hyren, men almindeligvis udbetales der denne ved Paamønstring 7 Dages Hyre. Dog omfatter Hyreforskud ogsaa det Beløb, som Besætningen under en Rejse faar udbetalt, forinden det paa Rejsen indtjente Fragtbeløb bliver udbetalt.

ad 2. Ordet Hyreforskud omfatter saavel Forskud til Kaptajn, Officerer som til den menige Besætning.

Nr. 88. Ved Nærværende tillader vi os at forespørge, om Dansk Dampskibsrederiforening kan oplyse os om, hvorvidt Foreningen ultimo August/primo September d. A. nærde Frygt for neutrale Skibe, der sejlede fra neutrale Havne Sortehavet til neutrale Havne Skandinavien igennem Middelhavet, saaledes at dette maatte anses for utilraadeligt, eller om man ansaa denne Sejlads for værende uden større Risiko.

Svar. Forholdene i Middelhavet under den spanske Konflikt har hele Tiden været svingende og paavirket af rent øjeblikkelige Begivenheder. Til nærmere Oplysning tjener, at Redernes gensidige Krigsulykkesforsikring ikke beregner Ekstrapræmie for den omspurgte Fart, men al adskillige Redere har fundet Anledning til for saadan Fart at tegne Krigsforsikring for Kasko, navnlig for Tankskibe.

Nr. 89. Et af vore Medlemmer har rejst det Spørgsmaal, om Befragteren af en Ladning Kul/Koks paa Baltcon Certeparti er frigjort overfor Rederiet med Hensyn til Fragtbetalingen, naar det fulde Fragtbeløb er betalt til den af Rederiet udpegede Mægler (jfr. Baltcon Certepartiets § 21), selv om Beløbet af en eller anden Grund (f. Eks. Mæglerens Betalingsstandsning) ikke maatte gaa videre til Rederiet.

Man har paa den givne Foranledning drøftet Spørgsmaalet og har overvejet eventuelt at træffe Foranstaltninger til Sikring af, at Befragterne effektivt frigøres ved Fragtregning gennem Mægler (f. Eks. gennem Krav om, at Mægleren skal præstere Fuldmagt fra Kaptajnen). Inden noget foretages i denne Retning, vilde man inderlidt være forbunden for en Udtalelse om, hvorvidt efter Rederiforeningens Opfattelse en Befragter i Henhold til Baltcon Certepartiet er frigjort overfor Rederiet med Hensyn til Fragtbetaling, naar det fulde Fragtbeløb (uden at særlig Fuldmagt foreligger) er betalt til den af Rederiet udpegede Mægler, selv om Betalingen af en eller anden Grund ikke maatte gaa videre til Rederiet.

Svar. Ifølge Baltcon-Certepartiets § 18 har Befragteren intet Ansvar for Betaling af Fragt, der forfalder i Lossehavnen, medmindre han tillige er Ladningsmodtager, og Spørgsmaalet kan derfor kun besvares for Ladningsmodtagerens Vedkommende.

Da en af Rederiet udpeget Mægler i Praxis optræder paa Skibets Vegne ogsaa med Hensyn til Inkassations af Fragt, vil man mene, at der, med mindre særlige Omstændigheder foreligger, her i Landet er Coutume for, at Ladningsmodtageren er fritaget for Ansvar for Betaling af Fragt, naar han har erlagt den til saadan Mægler.

Polens Kuleksport i December Maaned 1937

De fra Polen i December Maaned f. A. eksporterede Kvanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	i 1009 Tons
Østrig	86
Czekoslovakiet	5
Sverige	223
Norge	59
Danmark	43
Island	1
Finland	20
Lettland	8
Estland	3
Frankrig	109
Belgien	78
Holland	28
Schweiz	2
Italien	131
Grækenland	5
Algier	21
Ægypten	7
Øvrige Afrika	12
Argentina	11
Bunkerkul	110
	962
Danzig	31
	Ialt 993

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i December 1937

Ifølge foeliggende Meddelelse stiller Indklareningstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 12 Maaneder af 1937, sammenlignet med samme Tidsrum i 1936, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937	15,819	26,337,434	14,351	23,118,737
1936	13,895	23,124,718	12,623	20,572,344
Forsk.	+1,924	+3,212,716	+1,728	+2,846,393

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937	18,663	19,744,709	12,386	20,596,762
1936	16,621	19,271,702	11,429	18,895,376
Forsk.	+2,042	+527,007	+957	+1,701,386

I Tidsrummet Januar/December 1937 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 5,740,672 Tons og 2,821,975 Tons større end til Antwerpen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Frem«s Ombygning

I Burmeister & Wains Tørdok foregaar for Tiden Bornholmbaaden »Frem«s Ombygning. Skibet skal forlænges ved, at der mellem Maskinrummet og Forskibet indskydes et nyt Midterparti af 20 Fods Længde. Efter at Skibet i Forvejen var skaaret over paa den Maade, at alle Nagler

i Skibssiderne og Dækkene foran Maskinen var brændt ud, var man forleden klar til at trække Skibets Forparti de 20 Fod frem i Dokken.

Adskillelsen af de to Skibsdele foregik med den største Præcision ved Hjælp af svære Staalrosser, der fra Forskibet var ført frem til Dokkens Dampspil. I Løbet af 10

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Efter at de oversøiske Kornmarkeder i de sidste Par Uger har taget endog særdeles store Kvantiteter Tonnage og ogsaa i Begyndelsen af indeværende Uge var særdeles aktive, er der i Slutningen af Ugen indtraadt en Standsning i Kornbefragtingen. Raterne er i det store og hele dog hævede, selv om enkelte Markeder, f. Eks. Australien har givet en Smule efter, og man ogsaa synes at kunne spore Refleksvirkningerne af Standsningen i Kornbefragtingen paa enkelte andre Markeder, bl. a. Amerika og Vestindien/hjem.

Fra River Plate er der ikke meget nyt at rapportere. Det for Eksport disponible Hvedcoverskud synes at blive endnu mindre, end man havde beregnet, og Argentina fører af den Grund en ret reserveret Prispolitik, hvilket medfører, at de europæiske Konsumlande foretager deres Hvedeindkøb andre Steder, og af Majs er der praktisk talt intet tilbage, før den nye Høst kommer i Maj Maaned. Der har været gjort enkelte Forretninger paa Basis af Minimalraten, men Befragterne interesserer sig stadigvæk hovedsagelig kun for Baade, der kan give stor Kubik.

De andre Kornmarkeder var som nævnt ovenfor særdeles aktive i Ugens Begyndelse. For Golfens Vedkommende naaede Raten for enkelte heldige Baade op paa 4/-, Basis Antwerp/Rotterdam med sædvanlige Tillæg for U.K. Destinationer. Tonnage sluttedes til Danmark til Rater omkring 26½ Cents. I de sidste Par Dage har der hersket Stilstand paa dette Marked, og i Øjeblikket ligger Værdien af Februar Tonnage næppe over 3/6, Basis Antwerp/Rotterdam; til Danmark/Skandinavien antydedes 24 Cents. Northern Range tog enkelte Baade til p.p. U.K. til omkring 3/6 pr. qr.

Markedet fra Australien aabnedes med en lang Række Ordre, og Befragterne maatte betale indtil 7/6 Præmie for Afskibning Febr./Marts/April. Senere indtraadte der en Stilstand, og de sidst afsluttede Baade maatte nøjes med et Tillæg paa 6/6 à 6/9.

De øvrige Kornmarkeder er ikke nærmere Omtale værd. Der noteredes enkelte tentative Ordre fra Britisk Columbia, men i Mellemtiden indtraf den Reaktion i Hvedepreisen, der i hvert Fald temporært har lagt en Dæmper paa Aktiviteten i Kornhandelen. For disse Forretninger noteredes for øvrigt den relativ gode Rate af 33/-.

Fra U.S. Atlantic søges stadig Tonnage for Scrap Jern til Europa. Sidste Slutning blev gjort til 19/-, Basis Rotterdam, med hurtig Losning. Til Japan er ligeledes sluttet forskellige Baade; for Scrap Jern er betalt 22/6 à 23/- fra Range, 1/- ekstra fra Golfen, ligesom enkelte Baade er sluttet paa Netcharter til omkring \$5.50. Iøvrigt synes den Stilstand, der i Ugens Slutning gjorde sig gældende paa Kornmarkedet, at have nedslæmt Befragternes Villighed til at imødekomme Redernes Fordringer, og det er tvivlsomt, om de ovenfor nævnte Rater kan gennemføres i Dag. Kuba Sukker har ligget roligt. Befragterne var i Ugens Begyndelse under Indtryk af det stærke Aftræk af Tonnage for Transport af Korn villige til at betale 18/6 à 19/- til Ilgarra, men sidste Noteringer fra saavel London som New York lyder kun paa 17/6. Forhaabentlig lykkes det dog ikke Befragterne at faa Tonnage til denne Rate.

Fra Syd-Pacific søger Nitrat-Befragterne stadig Tonnage paa Timecharter Basis. Fra Nord-Pacific cir-

kuleres en Række Scrap Ordre til Japan saavel fra Kalifornien som fra de nordlige Stater. Japansk Tonnage er sluttet San Francisco/Los Angeles til 2 Havne Japan til \$5.—, f.i.o., og fra Columbia River/Puget Sound indikeres 20/-, ligeledes f.i.o. I øvrigt noteres der stadig enkelte Ordre Trans-Pacific, men i hvert Fald skandinaviske Redere synes ikke at bryde sig om at komme til Nordkina. For en 440.000 Cbft. bale Baad kan antagelig opnaas omkring \$47.500. til Australien kan for Baade af lignende Størrelse opnaas £10.000 paa sædvanlige Belingelser. Fra Britisk Columbia søges Tonnage til U.K. til 32/6, men Redernes Idé ligger herfor nærmere 34/-. Inter Coastal Lumber er sluttet til \$13 for Februar Lastning.

Østens Markeder er faste. For Soya Bønners Vedkommende synes der at være flere Ordre end Skibe, og til Trods for at det oversøiske Fragtmarked i al Almindelighed i de sidste Dage har ligget roligere, synes Befragterne saavel fra Dalny som fra Saigon at være villige til at gentage de sidst betalte Rater, der for Dalnys Vedkommende har ligget mellem 38/9 og 40/- for Saigons Vedkommende omkring 39/- à 40/-.

Sukker Filippinerne/U.S. Golf eller Atlantic betalte \$10.- for dansk 8.000 Tonner, og denne Rate kan antagelig gentages for Marts/April Lastning. Befragterne er aabne for Tonnage for Lastning helt hen i Juni; for de senere Positioner indikeres \$9.50.

De indiske Markeder har været jævnt aktive. Birma har gentaget 32/6 for Rio til Holland, og Madras Kysten har betalt 35/- til sædvanlige Kontinent/U.K. Destinationer med 2/6 mindre for Bombay side Lastning.

Er Forholdene paa de oversøiske Markeder saaledes relativt tilfredsstillende, saa kan det samme desværre ikke siges om de europæiske Markeder, og der tales allerede en Del om Oplægning. Det er selvfølgelig den i Trælastfarten af Vinteren frigjorte Tonnage, der kniber med at finde passende Beskæftigelse for, og der er vel derfor næppe større Sandsynlighed for, at der sker en afgørende Vending til det bedre paa de europæiske Markeder, før Trælastmarkederne igen aabnes i Maj.

Udgaende Kul ligge sløjt. Tync/Vestitalien betaler 6/6, Port Said 6- og Wales/Lower Plate har faaet Tonnage til 9/-. Kul Østkyst/Danmark kan næppe betale mere end 5/- for 3.000 Tonner med hurtig Losning.

Middelhavet/hjem er uden større Forandringer. Fra Sortehavet lykkedes det Russerne at faa Tonnage for Ertis fra Poli til U.S.N.H. til 16/-, hvilket kan gentages.

Paa Timecharter-Markedet cirkulerer der stadigvæk en Række Ordre, saavel for Periode som for enkelte Trips. For Periodes Vedkommende koncentrerer Interessen sig hovedsagelig om moderne Dieseltonnage, men den Difference, der findes mellem Befragternes Idéer og Redernes Forlangender gør det overordentlig vanskeligt at faa Forretning i Stand. For Trips er der gjort en Del Forretninger, og af enkelte repræsentative Afslutninger skal nævnes moderne Dieselbaad, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering Sydafrika \$2.25, 6.000 Tons Damper Timecharter trip across, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering U.K./Continent \$2.75. I West India Farten er sluttet 3.200 Tonner til \$2.- for 12 Maaneder og for samme Periode bydes for 4.000 Tonner \$1.75

Minutter var Skibet halet de 20 Fod fremefter og stod, hvor det skulde staa med Millimeters Nøjagtighed.

»Frem« bliver nu lidt over 230 Fod langt og faar omtrent samme Længde som »Bornholm«. Der bliver derved Plads til at indrette en helt ny Afdeling for Passagererne

paa 3. Kahyt, og Passagerantallet og Bekvemmelighederne kommer paa Højde med Forholdene i »Bornholm«.

»Frem«, der tidligere kunde medtage 630 Passagerer, faar efter Ombygningen Plads til 800.

Det store Arbejde ventes afsluttet i April.

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i December Maaned 1937

Hjemland	Antal Anløb	R. T. N.
Danmark	255	86.289
Norge	7	5.923
Sverige	24	5.667
Finland	6	2.916
Rusland	1	1.350
Tyskland	47	4.512
England	7	9.733
Holland	15	3.336
Italien	1	1.394
Grækenland	2	5.533
Danzig	2	158
Tilsammen	367	126.811
Heraf Rute fart	151	59.767

Skibsfarten paa Antwerpen Havn i 1937

Antallet af ankomne Skibe til Antwerpen Havn androg i 1937 ialt 12,386 paa 25,118 Tusind Netto Moorsom Tons (N.R.T. = Netto Moorsom Tons ÷ 17,25 pCt.). I 1936 ankom 11,429 Skibe paa 23,043 Tusind N.M.T. Fremgangen fra 1936 til 1937 er saaledes 957 Skibe paa 2,075 Tusind N.M.T.

De ankomne Skibe var hjemmehørende i 31 forskellige Lande. Fordelt efter Tonnagen var Forholdet i 1936 og 1937 mellem de Lande, der havde den største Skibsfart paa Antwerpen, saaledes:

	1936		1937	
	Antal Skibe	1000 N.M.T.	Antal Skibe	1000 N.M.T.
Tyskland	2,223	6,043	2,445	6,724
Storbritannien	2,992	5,287	3,323	6,062
Frankrig	753	2,074	704	2,093
Holland	1,511	1,396	1,675	1,639
Norge	786	1,654	812	1,638
Belgien	555	1,010	586	1,155
Sverige	709	931	756	1,010
Forenede Stater	161	678	186	785
Danmark	507	798	510	767
Grækenland	169	492	227	645
Japan	73	465	83	523
Italien	142	489	140	439
Sovjet Rusland	197	480	149	363
Finland	179	191	224	255
Yougoslaven	70	237	72	225
Brasilien	38	178	41	189
Portugal	69	150	61	137
Polen	69	65	91	95

Fra Island ankom 13 Skibe paa 6 Tusind N.M.T.

Skoleskibet »Fanø«

Rederiet J. Lauritzens Skoleskib »Fanø« har afsluttet sit ottende Driftsjaar, idet Skoleskibet gik i Fart i Foraaret 1930 og hvert Aar har sejlet som Skoleskib i Tiden fra omkring Midten af April til Slutningen af December.

Efter fuldendt Togt med Skoleskibet »Fanø« udmønstret Drengene sædvanligvis et halvt eller et Aar med Rederiets Dampere, hvorefter de overgaar til Gustav Eriksons bekendte finske Sejlskibe, hvormed de foretager en Rundtur til Australien.

Rederiet har i de forløbne 8 Aar uddannet 50 Drengene paa Skoleskibet »Fanø«, foruden at ca. 114 Drengene er blevet uddannet som Dampskibslærlinge sædvanligvis med paafølgende Sejlskibstid i Gustav Eriksons Kornsejlere.

Det nu afsluttede Togt begyndte med Paamønstring i Marstal den 12. April. Den 15. gik »Fanø« i Fart. Der er fuldført 17 Rejser med Besejling af 35 Havne, og Skibet har i alt haft 11 forskellige Ladningsarter inde. Skibet har været i Soen i 124 Døgn og 6 Timer og udsejlet en Distance af 17,135 miles. For Sejl alene gik man i 21 Døgn, for Motor alene i 31 Døgn og for Sejl og Motor i 71 Døgn. Vind og Vejr har begunstiget Togtet.

Anholt Fyr jubilerer

Anholt Fyr kan i Aar fejre 150 Aars Jubilæum. Det nuværende Taarn blev bygget i 1788 som Afløser for et gammelt Vippelyr, der allerede i 1561 begyndte at give Sømandene et svagt Praj om at holde sig paa Afstand. Fra 1809 til 1814 holdt de Englændere sig paa Øen, og fra den Tid slammer det Fæstningsværk, hvorfra der endnu er bevaret forskellige Rester. I 1805 lukkede Englænderne Kulfyret ind i en Lanterne. I 1836 installeredes Lampe og 18 Spejle og i 1842 fik Fyret roterende Spejle og argandiske Lamper, hvilket var al Lystekniks Højdepunkt paa den Tid. Endelig blev Taarnet i 1881 forhøjet og forsynet med roterende Linseapparat.

Sovjetunionens Skibsbygninger

Ifølge en Meddelelse i Pressen er de i den senere Tid bleven søsat 6 3,000-Tons Fragtdampere fra Værftet i Nikolajeff. Endvidere har Værftet færdigbygget 2 Fragtdampere paa 11,000 Tons hver.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i November Maaned 1937

I November Maaned 1937 er udført 232,120 t. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 5,561 t. mod 252,979 t. deraf til Danmark 8,067 t. i Oktober Maaned 1937. Udførslen er fordelt paa følgende Maade,

Sverige	85,041 t.
Frankrig	69,192 -
Belgien	26,521 -
Italien	26,100 -
Holland	6,725 -
Argentina	6,550 -
Danmark	5,561 -
Agier	3,860 -
Lettland	2,020 -
Island	550 -

232,120 t.

Leith Havn

The Leith Chamber of Commerce har udsendt et smukt Propagandaværk for Byen Leith og dens travle Havn. Det oplyses, at Danmark er Havnens bedste udenlandske Kunde. I Regnskabsaaret 1935—36 ankom fra Danmark 175 Skibe med en samlet Tonnage paa 100,154 Tons, medens der fra Leith afsejlede til Danmark 237 Skibe med en Totaltonnage paa 149,744 Tons. Det er for den indgaaende Trafik ca. 15 pCt. og for den udgaaende Trafik ca. 20 pCt. af den samlede fremmede Trafik paa Havnen. Efter Danmark kommer Holland, Belgien og Tyskland.

For Leith er der en Gang ugentlig regelmæssig Rute fart paa følgende danske Havne: København, Aalborg, Aarhus og Odense.

Kapstadens Havn udvides

Der arbejdes for Tiden paa at gøre Kapstadens Havn sikker mod Angreb fra Søsiden. I den derværende Havn iværksættes der for Tiden kæmpemæssige Arbejder for at gøre Dokkerne til de største paa den sydlige Jordhalvkugle. Krigen i Abessinien har været medvirkende til at sætte Fart i disse Arbejder, idet mange Skibe under denne Krig forandrede deres Ruter og siden er blevet ved med at benytte Kapstaden. Dette har medført, at de gamle Havneanlæg nu bliver udnyttet til deres yderste Kapacitet.

Danske Cementfabriker i Sydamerika

Den argentinske Stat har besluttet sig til at importere 600.000 Tons Cement til Vejanlæg og Bygningsindustrien. Dette viser, i hvor høj Grad Argentina har Brug for Cement, og der lægges derfor stor Vægt paa at oparbejde Cementindustri indenfor Landets egne Grænser. I dette Arbejde deltager F. L. Smidth & Co., som for 3 Aar siden leverede en komplet Cementfabrik til Mendoza, og i December afleverede en Cementfabrik med tilhørende Kraftcentral i Parana. Arbejdet har kostet 2½ Mill. Kr. og er udført under Ledelse af Ingeniør V. Mourier-Petersen, som lige er kommet til Danmark paa Ferierejse.

Marstalskollisionen »Frem«s Kollision

Ved Søretten i Thisted er afholdt Søforklaring i Anledning af 3-inst. Motorskollision »Frem«s Kollision med en skotsk Trawler. Kaptajn Christoffersen oplyste, at Skibet den 1. December var afsejlet fra skotsk Havn til Middelsbourough, og gik for Sejlene alene. Om Aftenen saas en Del Trawler. Cirka ½ Sømil forude havde Styrmanden observeret Lanterne fra et Skib. Da »Frem« naede omkring paa Højde med dette, som viste sig at være en Trawler, forandrede denne pludselig Kurs, og drejede ind mod »Frem«. Styrmanden ludede straks i Tangehornet, uden at Trawleren tog Notits heraf, men fortsatte sin Kurs ind mod »Frem«, der derefter lagde Ror et haardt til Styrbord for at undgaa Kollisionen eller formindskede dens Kraft. Kollisionen skete straks derefter, idet Trawleren lønede mod »Frem«s Forskib og raserede det stærkt paa hele venstre Side. Trawleren forsvandt først, men da Kaptajnen paa »Frem« havde blussat, vendte den tilbage, og begge Skibes Identitet blev opgivet. »Frem«, der ikke havde taget Skade under Vandlinien, fortsatte til Bestemmelsesstedet og fik her Skaden løseligt vurderet til ca. 7000 Kr. Besætningen var af den Formening, at Sammenstødet skyldes, at der ikke paa Trawleren havde været tilstrækkeligt Mandskab paa Dækket. Vejret var klart og sigtbart.

»Hansa-Kunalen«

Planerne om Bygning af den saakaldte »Hansakanal« ventes delvis realiseret i en nærmere Fremtid, idet det er Hensigten at bygge en Kanal fra Achim an der Weser (umiddelbart sydost for Bremen) i nordøstlig Retning til Hamburgs Havn. Derved forkortes Kanalforbindelsen mellem Hamborg og Industrierne i Ruhrdistriktet med ca. 100 km.

Pengemidlerne til Gennemførelsen af den paagældende Kanalbygning, der ialt anslaaes til at beløbe sig til ca. 145 Mill. RM., er dog endnu ikke bevilgede, men ventes at ville

blive det i Løbet af Aaret 1938, hvorefter de forberedende Arbejder vil blive sat i Gang.

Selve Kanalbygningen paaregnes at ville tage 6 Aar.

De svenske Fragtratetal

Det svenske Fragtratetal, der beregnes af Svenska Handelsbanken, viser ogsaa Nedgang med 16 Points til 152 for December. De vigtigste Grupper er derefter naaet ned til omkring samme Niveau som i December for et Aar siden, men ligger endnu 26 pCt. over Tallet for Foraaret 1936. Gennemsnittet for 1937 er ca. 40 pCt. højere end for Aaret 1938.

»Marie Clausen«

Som bekendt sank den danske Damper »Marie Clausen« i Foraaret 1937 ved Femern efter et Sammenstød med en tysk Damper. »Marie Clausen« blev senere hævet og repareret paa Svendborg Skibsværft. Bjergningen af Damperen var yderst vanskelig, og der deltog ikke mindre end fem Bjergningsdampere, deriblandt Svitizers »Bien«, som under Arbejdet med at udlægge en Staalrosse blev paa-sejlet af den tyske Damper »Glückauf«. Den tyske Damper, der kom fra Gedser, blev ved at styre samme Kurs, uagtet der fra »Bien« blev afgivet Signaler til den om at ændre Kurs. Begge Skibe blev en Del beskadiget.

Sagen har nu været behandlet ved Sorettet i Flensborg, som er kommet til det Resultat, at Skylden for Sammenstødet paahviler den tyske Kaptajn; men samtidig siges det, at »Bien«s Signaler heller ikke havde været i fuld Overensstemmelse med Søvejsreglernes Bestemmelser.

Generalforsamling

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe afholder sin aarlige Generalforsamling i Egersund Lørdag den 22. Januar Kl. 10.

Generalforsamlingen vil bl. a. som sædvanlig fastsætte Fragter for det kommende Aar mellem alle danske Havne, og der er i Begyndelsen af December Maaned udsendt Meddelelse til alle Landets Mæglere og de befragtende Firmaer om, at man i Aar saa sig nødsaget til at overveje en almindelig Fragtforhøjelse som Følge af de stedfundne meget betydelige Prissvingninger paa de Varer og Ydelser, som indgaar i Skibsfartens Driftsomkostninger, og at man forbeholdt sig at lade eventuelle Forhøjelser træde i Kraft uden yderligere Varsel og Frist omkring den 20. Januar.

Endvidere tor det forventes, at der vil blive taget Beslutning om en Række vigtige Reforme med Hensyn til Skibsekspedition i Havnene, dels med Hensyn til de almindelige Certepartibetingelser, dels til Regulativordningen i Frihavnen og derigennem for Omladninger paa andre danske Pladser.

Konkurrencer

Kongelig norsk Sejlforening udkrev i sin Tid en Konkurrence om Konstruktion af en Turbaad.

1. Præmie tilfaldt Ingeniør Jens Hjort, Oslo, og 2. Præmie Ingeniør A. Slaaby-Larsen, København.

Sejlforeningen har yderligere købt et andet Forslag fra Ingeniør Slaaby-Larsen.

Tankmotorskib-Ordre til Aalborg

Aalborg Værft har afsluttet Overenskomst med D. D. P. A. om Bygning af et Tankmotorskib paa 325 Tons Dødvægt til Levering i Begyndelsen af 1939. Da Værftet for Tiden har mange Ordre, kan det næppe ventes, at Kølen til det nye Skib vil blive lagt før om nogle Maaneder.

Nyt Skoleskib

»Broderkredsen paa Havet« har holdt Aarsmøde i Horsens, hvor der forhandlede om Køb af et nyt Skoleskib til Somandsskolen i Svendborg, idet det gamle Skoleskib »Hvalfsken« er solgt til Ophugning. Bestyrelsen fik Fuldmagt til at købe et egnet Skib til Formaalet. Det bliver sandsynligvis en Svendborgskonnert, der skal rigges om til Skonnertbrigg.

PERSONALIA

70 Aar

Kaptajn Hans Christjansen fyldte 19. Januar 70 Aar. Kaptajn Christiansen var sidst Fører af Fuldskipet »Valkyrien«. Han forlod Søen 1923 og er nu bosiddende i Kolding.

Den 11. Februar fylder tidligere Fører i De Danske Statsbaner, Kaptajn N. P. Rask-Larsen, 70 Aar. Paa Storebæltssærgen og som Fører andre Steder i de danske Farvande gjorde Kaptajn Rask-Larsen et fortrinligt Arbejde, der fortjener Anerkendelse. Navnlig hans Arbejde for Indførelsen af Radio om Bord bør huskes. Kaptajn Rask-Larsen blev pensioneret 1935.

60 Aar

Den 24. Januar fylder Kaptajn N. H. Christensen 60 Aar. Kaptajn Christensen var tidligere Fører af S/S »Dorthea«.

Fører i D. F. D. S., Kaptajn Niels Hansen, fylder den 9. Februar 60 Aar. Kaptajn Niels Hansen, der tidligere var Førmand i Dansk Styrmandsforening, er Fører af S.S. »Svava«.

Dødsfald

Maskinmester R. Pilegaard ved Vindeby-Overfarten er død, 46 Aar gammel. I 1930 ansattes han ved Vindeby-Overfarten som 1. Maskinmester, efter at have virket i nogle Aar som Maskinmester paa forskellige af Ø. K.s Skibe.

Ny Lods

Ved Frederikshavn Lodseri er ansat Styrmand i D. F. D. A., O. Holmø Hansen, som ny Lods.

Udmærkelse

Fører af M/S »Jylland« Chr. L. Sander, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

POSITIONSLISTE PR. 19. JANUAR 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Tyne 10.1.
s.s. *Aaro*, Theilman-Thomsen, afg. Dakar 10.1.
s.s. *Aaro* ank. Kbhvn. 3.1.
s.s. *Aase* ank. Hull 30.12.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Durban 5.1.
s.s. *Absalon* pass. Carvoeiro 11.1.
s.s. *Agnete* ank. Liverpool 12.1. p. R. t. Haifa.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Antwerpen 23.12.
m.s. *African Reefer* afg. St. John, N.B. 14.1.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kobe 17.1. udg.
s.s. *Alabama* afg. Rio de Janeiro 17.1. til Kbhvn.
s.s. *Alfa* afg. Rotterdam 18.1.
s.s. *Alf* ank. Kbhvn. 12.1.
s.s. *Algarve* afg. Korsør 18.1. til Kbhvn.
m.s. *Almena* afg. New York 30.12. p. R. t. Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. London 18.1. hjg.
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Gdynia 14.1.
m.s. *American Reefer* ank. Casablanca 19.1.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Kbhvn. 16.1.
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Curacao 7.1.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Hongkong 8.1.
s.s. *Anna* ank. Sete 14.1.
m.s. *Annam*, Seier Christensen, afg. Bangkok till Singapore 14.1. hjg.
s.s. *Anne* pass. Gibraltar 28.12. p. R. t. Jaffa.
m.s. *Argentina* afg. Randers 16.1. til Gulfen.
m.s. *Arizona* ank. Kbhvn. 14.1.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Danzig 7.1.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Santos 12.1.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Hull 6.1. hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Catania 15.1.
s.s. *Astaug* ank. Antwerpen 8.1.
m.s. *Asnæs* pass. Falsterbo 15.1.

B

m.s. *Astoria*, Jensen, forv. ank. Newcastle 19.1.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Oran 17.1. til Antwerp.
m.s. *Australian Reefer* afg. London 18.1.
m.s. *Australien*, Hansen, pass. Nauru p. R. t. Pisco 3.1.
s.s. *Avance* ank. Karrebæksminde 4.1.
s.s. *Belgien* afg. Lorient 12.1.
m.t. *Bente Mærsk* afg. La Palmas 28.12.
s.s. *Bergenshus* afg. Bergen 18.1. nordover.
s.s. *Bertha* afg. Oslo 11.1.
s.s. *Bes* pass. Dongeness 16.1.
s.s. *Betta* afg. Famagusta 13.1.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Antwerpen 6.1.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. Ushant 17.1.
s.s. *Birgitte* ank. Jaffa 6.1.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Bordeaux 15.1. til Setubal.
s.s. *Bodil* afg. Genova 17.1.
s.s. *Boga*, Nielsen, afg. La Rochelle 12.1., pass. Dover 14.1. p. R. t. Zeebrugge.
m.s. *Boringia*, Vøring, afg. Aden til Port Said 16.1. hjg.
m.s. *Bornholm*, Havre-Petersen, ank. Port Gentil 11.1.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Nordenham 16.1.
s.s. *Brasilien* afg. Kbhvn. 31.12. til Gulfen.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Haifa 18.1.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Mundah River 14.1. til Owendo.
s.s. *Britta* pass. Ushant 18.1.
s.s. *Broholm* afg. Alexandria 17.1. til Jaffa.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Svanö (Härnösand) 17.1.
s.s. *Brynhild* ank. Swansea 14.1.

C

m.s. *California* ank. Kalundborg 15.1.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. San Francisco til Vancouver 12.1. udg.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Buenos Aires 17.1.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

18.1.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEW-YORK	449,25	AMSTERDAM	250,20
BERLIN	180,80	STOCKHOLM	115,66
PARIS	15,15	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,00	HELSINGFORS	9,97
ZÜRICH	103,80	PRAG	15,90
ROM	23,85	WARSAWA	85,60

s.s. *Carmen* afg. Raumo 17.1.
 m.l. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 5.1.
 s.s. *Charkow* afg. Marseille 17.1. til Genoa.
 m.s. *Chastine Mærsk* pass. Ushant 4.1.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Kobe til Hongkong 16.1. hjg.
 m.s. *Chilian Reefer* ank. Seattle 9.1.
 m.s. *Chr. Holm* afg. New York 12.1.
 s.s. *Christiansborg* afg. Norfolk 8.1.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Hook of Holland 8.1.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Sevilla 24.12.
 s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Bremen 14.1. til Danzig.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Setubal 17.1.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 17.12. til Kolding.
 m.s. *Columbia*, Mülleritz, afg. Geraldton 8.1.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Danzig 10.1. u. R. t. Svendborg.
 s.s. *Cyrl*, Farup, pass. Pentland Firth 15.1.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 15.1.
 s.s. *Dagmar* pass. Gibraltar 18.1.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Gdynia 15.1. til Antwerp.
 m.s. *Danmark* afg. Bolton Rouge 13.1.
 m.s. *Danmark*, Juul-Christensen ank. Dunkerque 16.1. hjg.
 s.s. *Delaware* afg. Rønnebyredd 18.1. til Halmstad.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. St. Thomas 3.1.
 s.s. *Ebro* afg. Neapel 17.1. til Catania.
 s.s. *Edo. Nissen* pass. Lissabon 12.1.
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Dublin 1.1.
 s.s. *Egholm* afg. Kbhvn. 17.1. til Manchester.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Conakry 15.1.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Haifa 7.1.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Garston 17.1.
 s.s. *Elisabeth* ank. Frederikshavn 21.12.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Jaffa 7.1.
 s.s. *Ellen* ank. Svendborg 20.12.
 s.s. *Ellensborg* ank. Danzig 15.1.
 s.s. *Else* ank. Aalborg 9.1.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Odense 15.1.
 m.l. *Emma Mærsk* pass. Perim 3.1.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Horten 16.1. til Methel.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Gdynia 14.1. til Ghent.
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, afg. Boston, Linc. 16.1. til Rønne.
 s.s. *Erik Boye* afg. Gdynia 12.1.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Fredrikstad 13.1.
 s.s. *Erna* afg. Helsingfors 18.1.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. St. Thomas 18.1. udg.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Glasgow 4.1.
 s.s. *Ester* pass. Hollenau 17.1.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Seaham Harbour 18.1.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Kbhvn. 14.1.
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 5.1. p. R. t. Haifa.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Los Angeles til Cristobal 10.1. hjg.

F

s.s. *Fano*, Korfl, afg. Bilbao 14.1. til Ymuiden.
 m.sk. *Fano* oplagt Marstal.
 s.s. *Finland* pass. Lizard 1.12.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Bangkok 9.1. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Brest 17.1.
 s.s. *Fredensborg* pass. St. Vincent 17.1.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Gdynia 10.1.
 s.s. *Freya* pass. Gibraltar 7.1.
 s.s. *Frida* afg. Havana 11.1.
 s.s. *Frode* ank. Santos 15.1.
 s.s. *Fyll* ank. Westervik 31.12.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 17.1.
 s.s. *Georgia* afg. Kbhvn. 17.1. til Oslo.
 s.s. *Geril* pass. Gibraltar 29.12.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Huclva 15.1.
 s.s. *Gerda* ank. W. Hartlepool 13.1.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Baltimore 11.1. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Gorm* afg. Kbhvn. 17.1. til Oslo.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. San Pedro 27.12.
 s.s. *Grete* ank. Buenos Aires 15.1.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, ank. Kolding 17.1.
 s.s. *Guldena* afg. Dunston 10.1. til Kbhvn.

s.s. *Guðrun* afg. Methil 11.1. til Antwerpen.
 m.s. *Guðrun Mærsk* pass. Gibraltar 2.1.
 s.s. *Gunhild* afg. Hamburg 7.1. til Antwerpen.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Cardiff 8.1.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 26.12. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* pass. Gibraltar 29.12.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, ank. Goole 7.1.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Fredericia 14.1.
 s.s. *Halfdan* ank. Kbhvn. 16.1.
 s.s. *Holland*, Andersen, ank. London 13.1.
 s.s. *Hanne* ank. Tyne 26.12.
 s.s. *Hans*, From, afg. Stettin 18.1. til Korsør.
 s.s. *Hans Broge* pass. Gibraltar 8.1.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Rouen 11.1. p. R. t. Antwerpen
 s.s. *Harald* ank. Preston 13.1.
 s.s. *Harriet* ank. Helsingfors 17.1.
 s.s. *Helene* pass. Skagen 15.1.
 s.s. *Helga* afg. Valparaiso 15.1.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Paraguana 7.1.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Rouen 11.1. p. R. t. Menstad.
 m.s. *Herdís* pass. Secly Isl. 9.1.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Brüssel 29.12.
 s.s. *Hilde* pass. Dungeness 12.1.
 s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 14.1.
 s.s. *Holland* afg. Randers 12.1.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Hamburg til Genoa 17.1. udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Glasgow 17.1.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Gdynia 6.1.
 s.s. *Inger* ank. Helsingfors 17.1.
 s.s. *Inger Toft* ank. Libreville 11.1.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Flensborg 1.1.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Nordbredde 42 17.1.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Freetown 12.1. til Buruto.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Danzig 15.1. til Bordeaux
 s.s. *Ivar* afg. Madeira 11.1. til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 16.1.
 s.s. *Jacob Mærsk* afg. Gravesend 12.1.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Middlesbro 15.1.
 m.l. *Jane Mærsk* afg. Corpus Christi 16.12.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Kbhvn. 15.1.
 s.s. *Jenny* afg. Gdynia 12.1.
 s.s. *Jenny* ank. Raumo 17.1.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Fredericia 6.1.
 s.s. *Johanne* afg. Thames 18.1.
 s.s. *Johannes Mærsk* pass. Gibraltar 3.1.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 17.1.
 s.s. *Jonna* pass. Christobal 15.1.
 s.s. *Juliane* ank. London 8.1.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Marseilles 17.1. udg.
 s.s. *Jutta* ank. Kotka 17.1.
 s.s. *Jytte* ank. Methil 26.12.
 s.s. *Jegersborg* afg. Garston 13.1.

K

s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Baltimore 13.1.
 s.s. *Kai*, Friis, pass. Ushant 17.1. p. R. t. Sas vanGhent.
 s.s. *Karen* ank. Oran 30.12.
 s.s. *Karen Toft* afg. Nance 15.1.
 s.s. *Karla* ank. Bilbao 17.1.
 s.s. *Katholm* ank. Manchester 17.1.
 m.l. *Katrine Mærsk* afg. Rotterdam 28.12.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Grangemouth 4.1.
 s.s. *Kentucky* afg. Norfolk, Va. 13.1. til New Orleans.
 s.s. *Kirsten* ank. Antwerpen 8.1.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Swansea 12.1. p. R. t. London.
 s.s. *Kirsten* ank. Antwerpen 8.1.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Swansea 12.1. p. R. t. London.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Goole 18.1.
 s.s. *Knud* afg. Bona 12.1. til Landskrona.
 s.s. *Knud Willemoes* afg. Aalborg 6.1. til Hartlepool.
 s.s. *Knut* afg. Sete 8.1.

L

s.s. *Laila* pass. Christobal 15.1.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Colombo til Penang 15.1. udg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Dunkirk 7.1.
 s.s. *Laura* afg. Necochea 15.1.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Sofi 7.1.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. St. Johns Nfl. 6.1.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Lynn, Mass. 11.1.
 s.s. *Lilian* ank. Stockholm 16.1.
 s.s. *Lilleborg* ank. Liverpool 14.1.
 s.s. *Lily* pass. Brunsbüttel 4.1.
 s.s. *Linda* afg. Kotka 16.1.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Goole 15.1.
 s.s. *Lotte* ank. Hamburg 10.1. p. R. t. Blyth.
 m.s. *Louisiana* ank. Bahia Blanca 10.1.
 m.s. *Lundby*, Lund, forv. afg. Kolsichang 21.1. til West Indies.
 s.s. *Lynæs* pass. Lacoubre 16.1.

M

s.s. *Magnus* ank. Havre 16.1.
 s.s. *Maja* ank. Rochester 18.1.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Kap Bon p. R. t. Rotterdam 16.1. hjg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Guiria 16.1.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Shanghai 7.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Zeebrugge 17.1. til Dakar.
 s.s. *Margrete* ank. Bona 9.1.
 s.s. *Margrethe* afg. Kbhvn. 15.1. til London.
 s.s. *Marianne* afg. Ymuiden 11.1. til Rotterdam.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Buenos Aires 3.1.
 s.s. *Marie Toft* afg. Sas van Ghent 12.1.
 s.s. *Marna* afg. New York 15.1.
 m.s. *Marocco* ank. Casablanca 18.1.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Antwerp 15.1.
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Gdynia 11.1.
 s.s. *Marx* ank. Klaipeda 5.1.
 s.s. *Maryland* ank. Kbhvn. 16.1.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Havanna 7.1.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Kbhvn. for Middlesbrough 15.1. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Eshjerg 5.1.
 s.s. *Mette* afg. Antwerpen 10.12.
 s.s. *Michael Jebesen* afg. Saigon 2.12. til Shanghai.
 s.s. *Minsk* afg. Zeebrugge 16.1. til Kbhvn.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Kbhvn. 17.1.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, ank. Newcastle 15.1.
 s.s. *Najaden* pass. Brunsbuttel 18.1.
 s.s. *Nancy* afg. Marseilles 14.1.
 s.s. *Nerma* afg. Bilbao 18.1.
 s.s. *Nevada* afg. Kbhvn. 31.12. til Santos.
 m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Gibraltor 6.1.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Longriis 7.1.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Tyne 13.1. til København.
 s.s. *Niobe* afg. Bilbao 18.1.
 s.s. *Norco* ank. Göteborg 3.1.
 m.s. *Nordbo* ank. Port Said 8.1.
 s.s. *Nordborg* pass. Finisterre 17.1.
 s.s. *Nordby* ank. Helsingør 6.1.
 m.s. *Norden* afg. Curacao 28.12.
 m.s. *Nordfarer* ank. Clyde 30.12.
 m.s. *Nordhavet* afg. Lissabon 5.1. til Philadelphia.
 m.e. *Nordhval* afg. Singapore 6.1. til Manila.
 m.s. *Nordkap* ank. Montevideo 4.1.
 s.s. *Nordlys* ank. Nakskov 13.12.
 m.s. *Nordpol* afg. Buenos Aires 6.1.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Aalborg 16.1.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 18.1.
 s.s. *Olaf* afg. Cardiff 17.1. til Barry.
 s.s. *Olga* afg. Åbo 8.1.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Aalborg 7.1.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Algoa Bay 17.1.
 m.s. *Oregon* afg. Santos 30.12. til Kbhvn.
 s.s. *Orion* ank. Port Said 12.1. p. R. t. London.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Bilbao 13.1.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Beaumont 9.1.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Hongkong til Yokohama 17.1. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Rouen 13.1.
 s.s. *Paula* afg. Tocopilla 15.1.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Ushant p. R. t. Belfast 17.1. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. New York 7.1.
 s.s. *P. Madsen* afg. Freetown 31.12.
 s.s. *P. N. Damm* afg. St. Thomas 1.1.
 s.s. *Polly* afg. Boston 4.1.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Karrebæksmunde 17.1.

R

s.s. *Randa* afg. Kotka 18.1.
 s.s. *Riga* afg. Rønne 14.1. til Brussels.
 s.s. *Rignor* afg. Korsør 11.1. till København.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 17.1.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Granton 5.1.
 s.s. *Robert* afg. Bandholm 12.1.
 s.s. *Rosenborg* ank. Kbhvn. 9.1.

S

s.s. *Saga* afg. Skien forv. 19.1. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Beyruth 8.1.

s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. P. Williams 28.12.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Kbhvn. 17.1.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Immingham 15.1. til Aarhus.
 s.s. *Seine* afg. Middelfart 15.1. til Antwerpen.
 s.s. *Sejro*, Rasmussen, afg. Hamburg 4.1.
 s.s. *Selma* afg. Sluiskil 19.1.
 s.s. *Sessa* pass. Christobal 7.1.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Malla p. R. t. Port Said 17.1. udg.
 s.s. *Signe* ank. Hull 28.12.
 s.s. *Sigrid* ank. Themsen 8.1.
 s.s. *Sigrun* afg. Odense 18.1. til Helsingør.
 s.s. *Silkeborg* afg. Ostende 12.1.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, apfg. Danzig 9.1. til Cardiff, pass. Kbhvn. 11.1. p. R. t. Cardiff.
 s.s. *Skagen* afg. Rotterdam 17.1. til Glasgow.
 s.s. *Skagerak* ank. Mastaganem 10.1.
 s.s. *Skandia* afg. Aruba 12.1.
 s.s. *Skjold* afg. Danzig 17.1. til Tallinn.
 s.s. *Skodsborg* afg. Casablanca 17.1.
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 19.1. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Boston (Mass.) 16.1.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Bordeaux 5.1.
 s.s. *Sophie* afg. Gdynia 8.1.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 18.1. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Gravesend 18.1.
 s.s. *Stella* pass. Finisterre 16.1.
 m.s. *Stensby*, Køhler, afg. Grangemouth 5.1. til San Pedro l. O.
 s.s. *Stjerneborg* afg. Manila 14.1.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Tynen 16.1.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Rieme 24.12.
 s.s. *Svanhild* afg. Oslo 13.1. til Swansea.
 s.s. *Svanholm* ank. Liverpool 13.1.
 s.s. *Svava* ank. Antwerpen 11.1.
 s.s. *Svend Pii* afg. Freetown 9.1., pass. Freetown 9.1. p. R. t. Opobo.
 s.s. *Søborg* afg. Kbhvn. 16.1.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Swansea 17.1. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Geraldton 9.1.
 s.s. *Tanja* pass. Helsingør 17.1.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Kobe 7.1.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Faxe Ladeplads 19.1. til Leith.
 s.s. *Tekla* afg. Algiers 30.12.
 s.s. *Tennessee* afg. New Orleans 14.1. til Norfolk, Va.
 m.s. *Thyra S.* pass. Dungeness 7.1.
 s.s. *Tomsk* afg. Alexandria 13.1. til Gibraltar.
 m.s. *Tonking*, Berg, pass. Perim p. R. t. Singapore 14.1. udg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Gdynia 18.1. til Rønne.
 s.s. *Tove af Gibraltar* 6.1.
 s.s. *Tovelil*, Bang, rapp. 1260 miles Øst for Newport News 15.1. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Transporter* ank. Burntisland 7.1.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Horsens 18.1.
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 17.1. til Stettin.
 s.s. *Tula* afg. Antwerpen 12.1. til Algier.
 m.s. *Tunis* afg. Kbhvn. 18.1. til Antwerpen.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, forv. afg. Rosario 19.1. til New York.

U

s.s. *Uffe* afg. Stettin 18.1. til Kbhvn.
 s.s. *Ulla* afg. Rosario 12.1.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Sete 28.12.
 s.s. *Uranienborg* ank. Tocopilla 17.1.

V

s.s. *Valborg* ank. Casablanca 4.1.
 s.s. *Vendia*, Nielsen, afg. Immingham 15.1. til Aarhus.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Esbjerg 14.1. til Boston.
 s.s. *Venus* afg. Shields 11.1. til Bergen.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Middlesbrough 7.1.
 s.s. *Viborg* afg. Garston 15.1.
 s.s. *Viola* pass. Gibraltar 28.12.
 s.s. *Virginia* afg. Newcastle 13.1. til Gulfen.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Galveston 12.1.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Newport 5.1.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 16.1.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 18.1. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Huelva 14.1.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

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 38 • København V • TLF.: C. 7809


Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

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

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMP SKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

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

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

G. E. OLSENBunkerkul
Kul, Koks, Brænde
BriketterSkibsklarering
Kommission**HELSINGØR**Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 • Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

**Weilin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 24880 (10 lines)
Pinkoco

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. OYSKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MOLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference
Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København**CADENIUS & GRAHN A/B**SKIBSMÆGLERE
SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**WASA (Finland)**Medlemmer af
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 19. Januar 1938.

Nr. 3.

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

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

I. Østersøen.

147. Sverige. Kalmarsund. Lystønder inddraget for Is.
(U. f. s. Nr. 2/82. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:
a. Lys- og Klokketønden *Norra angöringsbojen* paa c. 56° 42' N. 16° 24' E.
b. Samtlige Lystønder i *Kalmarsunds Djupränna*.
c. Lystønden *Trädgårdsgrund* paa c. 56° 38' N. 16° 22' E.
148. Sverige. Södertälje—Femörehuvud. Korsholm Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/148. Stockholm 1938.)
Korsholm Fyr paa c. 58° 40' N. 17° 08' E. er slukket for Vinterperioden.
149. Sverige. Stockholm Skærgaard. Tröskeln. Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/145. Stockholm 1938.)
Lystønden *Tröskeln* paa c. 59° 40' N. 19° 50' E. er inddraget for Vinterperioden.
150. Sverige. Öregrund Skærgaard. Getryggen Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/79. Stockholm 1938.)
Lystønden *Getryggen* paa c. 60° 12' N. 18° 48' E. er inddraget for Vinterperioden.
151. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/144. Stockholm 1937.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Lystønden *Argos grund* c. 60° 38' N. 18° 22' E. Lys- og Fløjtetønden *Giffards grund* c. 60° 32' N. 18° 43' E.
152. Sverige. Bottniske Bugt. Ume älv. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/77. Stockholm 1938.)
Samtlige Fyr i *Ume älv* er slukket for Vinterperioden.
Umeå Havn: c. 63° 49' N. 20° 16' E.
153. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket og Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/76. Stockholm 1938.)
Efter at Skibsfarten i den N.-lige Del af *Bottniske Bugt* er ophørt for Vintersæsonen, er samtlige Fyr slukket og Lystønder inddraget N. for Breddeparallellen 63° 40' N. og E. for Meridianen 20° 40' E.

154. Sverige. Bottnische Bugt. Oplysninger om Afmærkning.

(U. f. s. Nr. 1/1. Stockholm 1938.)

1. a. *Jäfreholm, norra* Stangbaake paa $65^{\circ} 08',_{97}$ N. $21^{\circ} 39',_{72}$ E., der tidligere har været hvidmalet og bestaaet af en paa 2 Stænger staaende firkantet Plade er oven over denne blevet forsynet med en diamantformet Plade. Pladerne er sorte paa den Side, som vender mod SSW.

b. En ny Baake, *Jäfreholm västra*, bestaaende af en hvid, trapezformet Plade, er opført paa $65^{\circ} 08',_{39}$ N. $21^{\circ} 39',_{51}$ E.

Disse Baaker holdt overet i Pejling c. 10° leder klart mellem *Getens* sorte Stage med Ballon og *Gelbådans* Stage med Kost.

2. a. En ny Stangbaake, *Lönnggrund*, bestaaende af en paa en Stang staaende hvid Trekant med Spidsen nedad, er opført paa $65^{\circ} 03',_{04}$ N. $21^{\circ} 33',_{78}$ E.

b. En ny Baake, *Krabbgrund*, bestaaende af en hvid Trekant med Spidsen opad, er opført paa $65^{\circ} 02',_{81}$ N. $21^{\circ} 33',_{15}$ E.

Disse Baaker holdt overet i Pejling c. 63° leder klart ind til *Kinnbäcksfjärden* tæt S. om Stagen med Kost S. for *Blåbärsholmarne*.

155. Finland. Bottnische Bugt. Keminkraaseli Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 1/11. Helsingfors 1938.)

Keminkraaseli Fyr paa c. $65^{\circ} 37'$ N. $24^{\circ} 34'$ E. er slukket for Vinterperioden.

156. Finland. Bottnische Bugt. Ulkokalla Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 1/16. Helsingfors 1938.)

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

157. Finland. Bottnische Bugt. Jakobstad. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 1/13. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Rummelgrund c. $63^{\circ} 45'$ N. $22^{\circ} 35'$ E. *Bredhällan. Borgmästargrund. Hällö. Alholmen övre og nedre.*

158. Finland. Bottnische Bugt. Indløbet til Nykarleby. Hällgrund Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 1/12. Helsingfors 1938.)

Hällgrund Fyr paa c. $63^{\circ} 39'$ N. $22^{\circ} 25'$ E. er slukket for Vinterperioden.

159. Finland. Bottnische Bugt. Indløbet til Vasa. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 1/15 og 1/31. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Korsö c. $63^{\circ} 11'$ N. $21^{\circ} 09'$ E. *Dersiskärsgrund. Rönnskärsbådan. Djupskär. Lilla Svarbådan. Lillsand. Medelbådan. Veckargrund. Norrgrynnan övre og nedre. Fågelskär. Storchästen. Nagelprick. Edvard. Nikolai. Emilia. Kasten. Vasa övre og nedre. Brobänken. Eklund. Östman. Tummelsö övre og nedre.*

160. Finland. Bottnische Bugt. Norrskär—Vasa. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 1/14. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Tjärnbådan c. $63^{\circ} 03'$ N. $21^{\circ} 18'$ E. *Gåsgrund.*

161. Finland. Bottnische Bugt. Indløbet til Uusikaupunki (Nystad). Keskikallio (Medelklubb) Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 1/10. Helsingfors 1938.)

Keskikallio Fyr paa c. $60^{\circ} 42'$ N. $21^{\circ} 03'$ E. er slukket for Vinterperioden.

162. Finland. Finske Bugt. Espskär—Porkkala. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 1/8 og 1/9. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Ålsö c. $59^{\circ} 59'$ N. $24^{\circ} 00'$ E. *Pävsjär. Barösunds lotsstuga. Sparvholm. Hyklösund. Svartö—Höganäs. Stora Ångestö. Vormö—Högholm. Porkkala.*

- 163. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Lovisa. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 1/30. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Lovisa sten c. 60° 26' N. 26° 16' E. *Lökholm. Monäs övre og nedre. Hudö övre og nedre. Myrörn. Fanstnäs.*
- 164. Finland. Finske Bugt. Hamina. Lodsudkigsstation lukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 1/7. Helsingfors 1938.)
Hamina Lodsudkigsstation paa c. 60° 34' N. 27° 11' E. er lukket for Vinterperioden.
- 165. Finland. Finske Bugt. Hamina. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 1/5 og 1/6. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Hilloniemi övre og nedre c. 60° 31' N. 27° 09' E. *Villaniemi. Nurmiähti. Kakarkari. Suur Musta. Hajaskari. Hilloniemi. Vuohisaari övre og nedre. Hamina övre og nedre. Ratavalli (Banvallen) övre og nedre.*
- 166. Tyskland. Danziger Bugt. Neukrug. Midlertidige Tønder inddraget.**
(N. f. S. Nr. 2/89. Berlin 1938.)
De Skibsfarten uvedkommende røde Spirtønder uden Topbetegnelse paa c. 54° 27' N. 19° 35' E. er inddraget.
(E. f. S. Nr. 23/1876 1937.)
- 11. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Sya for Fyn og Lille-Bælt.**
- 167. Danmark. Sundet. Kastrop Havn. Oplysning om Afmærkningen ved Indsejlingsrenden. Indsejlingsliniens Retning.**
1. De 3 Risprikker ved N.-Siden af Renden er beliggende, som følger:
a. Den yderste paa 55° 38' (28") N. 12° 40' (38") E., 1150 m fra det S.-lige Molehoved ved Havneindsejlingen.
b. Den mellemste paa 55° 38' (24") N. 12° 40' (22") E., 840 m fra det i (a) nævnte Molehoved.
c. Den inderste paa 55° 38' (19") N. 12° 40' (02") E., 450 m fra det i (a) nævnte Molehoved.
2. De 3 Halmprikker ved S.-Siden af Renden er beliggende lige overfor de tilsvarende Risprikker.
3. Ledebaakerne er overet i Pejling 244½°.
(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Havnelods, Side 105, Tillæg Nr. 1, Side 19.)
- 168. Sverige. Sundet. Kullagunnarstorpsgrundet. Klokketønde inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 2/147. Stockholm 1938.)
Klokketønden *Kullagunnarstorpsgrundet* paa c. 56° 06' N. 12° 36' E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en rød Stage med 1 Ballon over 1 nedadvendt Kost.
- 169. Danmark. Store-Bælt. Reersø Fiskerihavn. Oplysning om Dybde.**
Dybden i *Reersø Fiskerihavn* er nu 2,7 m. c. 55° 31',₀ N. 11° 07',₃ E.
(Kort Nr. 220 og 299. Danske Lods, Side 308. Havnelods, Side 166.)
- 170. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.**
Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning med Gevær og Røkylgvær den 26., 27. og 28. Januar d. A.
Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/33 1938.
Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. 55° 10',₀ N. 9° 38',₈ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

171. Danmark. Isefjord. Nykøbing Havn. Oplysning om Varpetønder.
Uden for Havnen ligger kun een Varpetønde. Denne ligger paa $55^{\circ} 54'$ ($47''$) N. $11^{\circ} 40'$ ($49''$) E., c. 90 m 110° fra SW.-Spidsen af Kajen i W.-lige Havnebassin.
Den i Kortet angivne Varpetønde paa $55^{\circ} 54'$ ($42''$) N. $11^{\circ} 40'$ ($55''$) E., c. 200 m 115° fra SW.-Spidsen af Kajen i W.-lige Havnebassin, er permanent inddraget.
(Kort Nr. 267. Havnelods, Side 154.)
172. (T). Sverige. Skagerrak. Sotenkanalen. Duc d'Albe ødelagt.
(U. f. s. Nr. 2/90. Stockholm 1938.)
Den anden Duc d'Albe N. fra paa c. $58^{\circ} 25',7$ N. $11^{\circ} 16',4$ E. ved W.-Siden af Sotenkanalen er ødelagt, men vil snarest blive genopført. Stedet er midlertidig afmærket med en Stage.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.
(Se Tillæg.)

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

173. (T). Frankrig. Portrieux Anduvning. Baake forsvundet.
(A. a. N. Nr. 1/17. Paris 1938.)
Baaken, *Pointe de Portelent*, paa c. $48^{\circ} 38',6$ N. $2^{\circ} 49',3$ W. er forsvundet.
174. (T). Frankrig. Baie de Paimpol. Baake forsvundet.
(A. a. N. Nr. 1/16. Paris 1938.)
Baaken, *Le Dénou*, paa c. $48^{\circ} 48',5$ N. $2^{\circ} 58',0$ W. er forsvundet.
175. England S.-Kyst. Royal Sovereign Fyrskib ombyttet.
(N. t. M. Nr. 2. Trinity House, London 1938.)
Royal Sovereign Fyrskib paa c. $50^{\circ} 43'$ N. $0^{\circ} 27'$ E. er ombyttet med et nyt, kraftigt, elektrisk Fyrskib, der viser hvidt Et-Blink hver 20^s , Blink $0,75^s$, Mørke $19,25^s$. Fyrskibet er rødmalet og har Navnet *Royal Sovereign* i hvide Bogstaver paa begge Sider. Fyrtaarn midtskibs. Intet Dagmærke. Taagesignal: Diafon, To-Stød hver 45^s , Stød $2,5^s$, Pause 2^s , Stød $2,5^s$, Pause 38^s . Undervandssignal: Membran, Bogstavet R 3 Gange hurtigt efter hinanden hver 30^s .
(E. f. S. Nr. 49/3810 1937.)
176. (T). England S.-Kyst. Start Point E. Bjergningsarbejder.
(N. t. M. Nr. 39. London 1938.)
E. f. S. Nr. 20/1659 1937 annulleres og erstattes med:
Spidstønder er i Forbindelse med Bjergningsforetagender midlertidig udlagt paa $50^{\circ} 18'$ ($00''$) N. $3^{\circ} 02'$ ($00''$) W. og $50^{\circ} 13'$ ($30''$) N. $2^{\circ} 57'$ ($00''$) W.
177. (T). England S.-Kyst. The Manacle. Bjergningsarbejder.
(N. t. M. Nr. 39. London 1938.)
E. f. S. Nr. 43/3372 1937 annulleres og erstattes med:
Bjergningsarbejder udføres omkring Pladsen $50^{\circ} 01' 00''$ N. $5^{\circ} 01' 48''$ W., hvor der er udlagt en rød Spidstønde. Paa Stedet findes flere Bjergningstønder.
178. (T). Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Ayr Harbour. Taagesignal midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 76. London 1938.)
Taagesignalet med Kanon paa c. $55^{\circ} 28'$ N. $4^{\circ} 39'$ W. paa Hovedet af den S.-lige Pier er midlertidig ombyttet med Taagesignal med Gongong.
179. (T). Irland W.-Kyst. Galway Harbour. Uddybningsarbejde.
(N. t. M. Nr. 86. London 1938.)
Uddybningsarbejder finder Sted mellem *Galway docks* og c. $53^{\circ} 16'$ N. $9^{\circ} 03'$ W., $0,66$ Sm 55° fra *Mutton Island* Fyr.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

180. Nordlige Atlanterhav. Sainthill Bank og Laura Ethel Bank findes ikke.

(N. t. M. Nr. 52/3594. Washington 1937.)

Sainthill Bank paa c. 42° 40' N. 41° 45' W. og *Laura Ethel Bank* paa c. 46° 55' N. 38° 50' W. findes ikke.

(Kort Nr. 91.)

181. Portugal. Viana. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 87. London 1938.)

Forfyret paa c. 41° 41' N. 8° 50' W. er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formærkelser til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 6,5^s. Synsvidde: 9 Sm.

182. Kap Verds Øerne. Saint Vincent. Lodsbestemmelser.

(N. t. M. Nr. 37. London 1938.)

Alle Skibe, der anløber *Porto Grande* paa *Saint Vincent Island*, skal have Lods ombord.

Saafremt der skal skiftes Ankerplads, skal Lods anvendes.

Lods tilkaldes ved de almindelige Signaler i *International Signalbog*.

c. 16° 53' N. 25° 00' W.

183. Kap Verds Øerne. Porto Grande. Vrag.

(N. t. M. Nr. 42. London 1938.)

Et Skib er strandet paa c. 16° 53' N. 25° 00' W., 0,61 Sm 218° fra *Monte Videia Fort*. Fra Vraget vises hvidt, fast Lys.

184. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Manana Island Taagesignalstation.

Radiofyr oprettet og synkroniseret med Lydsignal.

(N. t. M. Nr. 51/3525. Washington 1937.)

Ved *Manana Island* Taagesignalstation paa 43° 45' 46" N. 69° 19' 37" W. er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: 300 kc/s. Signalet er:

Bogstavet Ø gentaget i..... 1^m.

Pause 2^m.

Signallets Varighed. 3^m.

Sendetider: Usigtbart Vejr: Uafbrudt. Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved 0^m og 30^m.

Naar baade Radio- og Lydsignal er i Gang, udsendes der efter Afslutningen af Perioden med Bogstav Ø samtidig pr. Radio og Lyd en kort (1^s) og en lang (5^s) Tone, hvoraf Afstanden kan beregnes.

185. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Reedy Island. Forfyr forandret.

(N. t. M. Nr. 51/3528. Washington 1937.)

Reedy Island Forfyr paa c. 39° 27' N. 75° 35' W. er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formærkelser til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,7^s, Mørke 2,3^s.

186. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. St. Simon Sound. Tønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 51/3536. Washington 1937.)

Marsh Island Spit Tønde paa c. 31° 08' N. 81° 25' W., c. 1740 m 87° fra *Plantation Creek* Forfyr er permanent inddraget.

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

187. Mexiko. Campeche Bugt. Puerto Mexico (Coatzacoalcos). Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 97. London 1938.)

1. Fyret paa c. 18° 10' N. 94° 25' W., paa Hovedet af den W.-lige Bølgebryder er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Synsvidde: 13 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Fyret er ubevogtet. Fyret lyser, som følger:

- a. Hvidt i Pej. fra 83° til 183°. c. Rødt i Pej. fra 233° til 83°.
 b. Grønt i — - 183° - 233°.
 2. Det hvide, faste Fyr paa Hovedet af den E.-lige Bølgebryder, 0,18 Sm 86° fra ovennævnte Fyr er permanent slukket.

188. Porto Rico. San Juan Harbour. Lystønde forandret.

(N. t. M. Nr. 52/3617. Washington 1937.)
San Juan Harbour Junction Lystønde paa 18° 27' (30") N. 66° 06' (30") W. er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 8^s. Fem Blink 4^s, Mørke 4^s.

189. Jamaica. Cayman Brac. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 61. London 1938).
 E. f. S. Nr. 1/61 1938 annulleres og erstattes med:
 Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 20^s, er tændt paa 19° 44' (49") N. 79° 44' (50") W. paa NE.-Spidsen af *Cayman Brac*. Flammens Højde: 46 m. Hvidt Staal-taarn paa sort Sokkel. Fyret er ubevogtet.
 (E. f. S. Nr. 1/61 1938.)

190. Brasilien. Porto Seguro Anduvning. Grund.

(N. t. M. Nr. 83. London 1938.)
 Grundt Vand findes paa c. 16° 29' S. 39° 03' W., 3,55 Sm 166° fra *Porto Seguro* Blinkfyr.

191. Brasilien. Poppa Verde. Oplysning om Dybde.

(N. t. M. Nr. 83. London 1938.)
 Dybden 5,0 m paa c. 18° 01' S. 38° 58' W. skal rettes til 3,2 m. Bundart: Korall.

192. (T). Peru. Coles Point. Fyr midlertidig slukket.

(N. t. M. Nr. 95. London 1938.)
 Paa Grund af Forandringer er Fyret paa c. 17° 42' S. 71° 23' W. midlertidig slukket.

193. Panama W.-Kyst. Taboguilla Island S. Tønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 59. London 1938.)
 En rød og sort, vandretstribet Spirtønde forsynet med Reflektor er udlagt paa c. 8° 47' N. 79° 31' W., c. 46 m 131° fra Skæret i Overfladen, 1,23 Sm 201° fra *Taboguilla Island* Fyr.

194. Nicaragua W.-Kyst. Puerto San Juan del Sur. Grundt Vand.

(N. t. M. Nr. 58. London 1938.)
 Grundt Vand er rapporteret at være henholdsvis 329 m 319° og 407 m 318° fra Yderspidsen af *San Juan del Sur Wharf* paa c. 11° 15' N. 85° 53' W.

195. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt. Oakland. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 52/3629. Washington 1937.)
Oakland Shoal Fyr paa c. 37° 48',5 N. 122° 20',5 W. er forandret til at vise hvide Hurtigblink, 75 Blink pr. Minut.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

196. (T). Spanien. Castellon de la Plana Red. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 55. London 1938.)
 Det farlige Vrag, der ligger sunket paa c. 39° 58' N. 0° 02' E., 0,7 Sm 148° fra *Castellon* Fyr med Gruppe-Formørkelser, er afmærket med 2 Tønder, en ved Forenden og en ved Agterenden af Skibet.
 (E. f. S. Nr. 52/4052 1937.)

197. Korsika. Les Moines. Fyr atter tændt.
(A. a. N. Nr. 1/18. Paris 1938.)
Fyret paa c. $41^{\circ} 26',6$ N. $8^{\circ} 54',0$ E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 1/71 1938.)

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

198. Arabiske Hav. Makran Kyst. Chahbar Bugt. Undervandshindring.
(N. t. M. Nr. 16. London 1938.)
Et Skib rapporterer at have ramt en Undervandshindring paa c. $25^{\circ} 17' N.$ $60^{\circ} 35' E.$, $0,75$ Sm 290° fra *Chahbar Point*.
199. Afrika E.-Kyst. Barracouta Point. Fyr permanent slukket.
(N. t. M. Nr. 34. London 1938.)
Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. $15^{\circ} 30' S.$ $40^{\circ} 33' E.$ er permanent slukket.
200. Afrika E.-Kyst. Namalungo Point. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 34. London 1938.)
E. f. S. Nr. 41/3272 1937 annulleres og erstattes med følgende:
Et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , er tændt paa c. $15^{\circ} 38' S.$ $40^{\circ} 24' E.$ Flammens Højde: 84 m. Synsvidde: 23 Sm.
(E. f. S. Nr. 41/3272 1937.)
201. Bengalske Bugt. Vizagapatam. Oplysning om Fyr og Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 80. London 1938.)
1. Fyret paa c. $17^{\circ} 42' N.$ $83^{\circ} 19' E.$, c. $1,2$ Sm 53° fra Fyret, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser, ved *Vizagapatam*, er forandret fra at vise violet, fast Lys til at vise grønt, fast Lys.
2. Farverne paa Lystønderne og Tønderne, der afmærker den gravede Kanal til *Vizagapatam* Havn paa c. $17^{\circ} 41' N.$ $83^{\circ} 18' E.$ er forandret, som følger: Afmærkningen paa St.B.-Side (N. Siden) af Kanalen er malet sort, og Afmærkningen paa B.-B.-Side (S.-Siden) er malet rød.

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

202. Singapore Stræde. Singapore Red. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 81. London 1938.)
En hvid Spidstønde er udlagt paa c. $1^{\circ} 16' N.$ $103^{\circ} 52' E.$, $0,55$ Sm 90° fra det grønne Blinkfyr paa S.-Enden af den fritliggende Mole.
203. Sunda Øerne. Rio Øhav. Boelan S. Grund.
(B. a. Z. Nr. 293/3476. 's-Gravenhage 1937.)
En c. 150 m lang Grund med mindste Dybde $\frac{3}{4}$ m er fundet S. for *Boelan* paa $0^{\circ} 53' 14'' N.$ $103^{\circ} 56' 53'' E.$ Bundart: Sand.
204. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Bawean E.-Kyst. Grund.
(B. a. Z. Nr. 293/3477. 's-Gravenhage 1937.)
En Grund med mindste Dybde 5 m er fundet ved E.-Kysten af *Bawean* paa $5^{\circ} 48' 15'' S.$ $112^{\circ} 48' 16'' E.$
205. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Madoera S.-Kyst. Kendelige Træer findes ikke.
(B. a. Z. Nr. 4/37. 's-Gravenhage 1938.)
De kendelige Træer paa nedennævnte Pladser findes ikke:
a. $7^{\circ} 07' 30'' S.$ $113^{\circ} 36' 30'' E.$ c. $7^{\circ} 13' 40'' S.$ $113^{\circ} 47' 10'' E.$
b. $7^{\circ} 06' 20'' S.$ $113^{\circ} 47' 00'' E.$ d. $7^{\circ} 06' 10'' S.$ $114^{\circ} 02' 00'' E.$

206. Sunda Øerne. Sawa Island. Seba Road. Oplysning om Dybder.
(N. t. M. Nr. 35. London 1938.)
a. En Grund, der er tør ved Lavvande, findes paa c. $10^{\circ} 29' S.$ $121^{\circ} 50' E.$, $0,25$ Sm 315° fra *Seba Fyr* med En-Formørkelser.
b. $1,8$ m Grunden, $0,3$ Sm 299° fra ovennævnte Fyr, findes ikke.
207. Formosa N.-Kyst. Kiirun Ko. Grunde.
(N. t. M. Nr. 84. London 1938.)
Nedennævnte Grunde findes paa de angivne Pladser i Forhold til *Kyushi San Fyr* paa c. $25^{\circ} 09' N.$ $121^{\circ} 44' E.$:
a. $8,7$ m Grund $0,41$ Sm 170° fra Fyret.
b. $8,7$ m — $0,50$ - 171° - —
c. $6,9$ m — $0,45$ - 172° - —
d. $7,8$ m — $0,40$ Sm 181° - —
208. Kina. Kwantung Halvø. Ryojun Ko. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 57. London 1938.)
Rokobi San Fyr paa $38^{\circ} 47' (30'') N.$ $121^{\circ} 15' (00'') E.$ er forandret saaledes, at det viser grønt Lys i Pejling fra 178° til 300° . Iøvrigt er Fyret uforandret.
209. Korea S.-Kyst. Fusan Harbour Anduvning. Nyt Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 82. London 1938.)
Paa *Goroku To* S.-lige Ø er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s , paa c. $35^{\circ} 05' N.$ $129^{\circ} 08' E.$, $1,46$ Sm 113° fra *Yogudan San* Triangulationsmærke. Flammens Højde: 31 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt, rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.
210. Japan. Hokkaido SE.-Kyst. Akkeshi Wan. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 51. London 1938.)
Fyret paa *Daikoku Jima* paa c. $42^{\circ} 56' N.$ $144^{\circ} 52' E.$ er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s . Synsvidde: 26 Sm. Fyret er synligt hele Horizonten rundt.
211. Australien. New South Wales. Evans Head. Luftfyrtændt.
(N. t. M. Nr. 36. London 1938.)
Et Luftfyrtændt, der viser grønt Gruppe-Blink, er tændt paa c. $29^{\circ} 05' S.$ $153^{\circ} 26' E.$, $3,05$ Sm 314° fra N.-Spidsen af *Evans Head*. Flammens Højde: 23 m. 18 m højt Staal-taarn.
212. Salomon Islands. Gizo Ankerplads. Oplysning om Baakers Plads.
(N. t. M. Nr. 64. London 1938.)
Pladsen for de 3 Baaker er, som følger, i Forhold til W.-Enden af *Apanga Island* paa c. $8^{\circ} 07' S.$ $156^{\circ} 53' E.$:
a. c. $0,15$ Sm 75° fra den i Kortet angivne Plads og $1,07$ Sm 310° fra ovenanførte Plads.
b. c. $0,07$ Sm 122° fra den i Kortet angivne Plads og $1,11$ Sm 286° fra ovenanførte Plads.
c. c. $0,10$ Sm 38° fra den i Kortet angivne Plads og $1,06$ Sm 277° fra ovenanførte Plads.

XI. Bekendtgørelser m. m.

213. Færøerne. Bordsø. Klaksvig. Havnereglement.

Under den 12. Januar 1938 har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Klaksvig* Havn (c. $62^{\circ} 14' N.$ $6^{\circ} 35' W.$) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“ med følgende Tilføjelser og Ændringer:

Til § 11, Stk. 6, føjes:

„Det er dog tilladt Passagerskibe at benytte Sirene eller Dampfløjte til ved en lang og henholdsvis en, to eller tre korte Toner at avertere, at Afgang finder Sted om 1 Time, $\frac{1}{2}$ Time eller er umiddelbart forestaaende“.

Til § 43 føjes som 2. Stk.:

„Fiskevaskning og Fiskerensning paa Havnens Kajer, Broer og øvrige Arealer maa kun finde Sted efter særlig Tilladelse fra Havneopsynet, og saavel Fisken som Affaldet skal efter Arbejdets Tilendbringelse uopholdelig fjernes af de paagældende, og Pladsen omhyggelig spules“.

§ 55 affattes saaledes:

„Intet Fartøj maa forlade Havnen, forinden Berigtigelse af de anordnede Havnepenge af Skib og Ladning samt af Pladsleje og øvrige Afgifter har fundet Sted“.

Overtrædelse heraf saavel som urigtig Angivelse af Skib eller Ladning til Skade for Havnekassen straffes med Bøde efter § 56, hvorhos de takstmæssige Afgifter bliver at erlægge.

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

Inden for de nedennævnte 2 Omraader er det efter Havneopsynets nærmere Anvisning tilladt at oplægge Fartøjer, uden at disse behøver at afgive de reglementerede Lys- og Lydsignaler:

1. I Inderbassinets inden for en Linie fra S.-Hjørnet af den kommunale Havneplads i Retning 30 m Syd om det SW.-lige Hjørne af Købmand Kjølbroes Anlægsbro i *Mårkenøre*.
2. I Yderbassinets W.-Side inden for et Omraade, begrænset af følgende Linier:
 - a. Mod N o r d: Den ved *Anna á Stongunum* paa Fjordens W.-Side med 2 grønne, faste Fyr afmærkede Linie.
 - b. Mod Ø s t: En Linie parallel med Indsejlingsfyrlinien i en Afstand af 30 m Vest for denne.
 - c. Mod S y d: En Linie udgaaende fra N.-Hjørnet af den kommunale Havneplads i Retning parallel med den yderste Strækning af Pieren.

Til Havnens Søomraade henregnes Farvandet inden for en Linie mellem de saakaldte „*Øduklellur*“ paa W.-Siden og den saakaldte „*Kluftin*“ paa E.-Siden af *Klaksvigbugten*.

Grænsen er paa begge Sider af Fjorden markeret ved en hvid Varde.

Havnens dannes af en naturlig Bugt, der ved en fra W.-Siden udgaaende Pier er delt i et Yderbassin og et Inderbassin.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Marts 1938.

Fra ovennævnte Dato ophæves § 1 og §§ 5—15 i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 12. Januar 1910 om Havnereglement for *Klaksvig* med Ændringer af 2. Marts 1917, 6. Maj 1921 og 18. Februar 1929.

(Færøske Lods, Side 74.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

	N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tilleg
Korta eller Bogs Nr.	<i>England:</i>
T	Supplement No. 7 to South America Pilot, Part II.
N 5004 c	Plotting table diagram.
N 1853	South America, West coast. — Approaches to Bahia del Callao. Puerto del Callao.
N 625	Africa, west coast. — Entrance to Sierra Leone river.
N 5043	Diagram showing the state of the tides at Dover for every hour during the year 1938.
R 1199	China. — Kue Shan islands to the Yangtse Kiang. Approaches to Yangtse Kiang and Hang Chow bay re-charted.
R 1895	Dungeness to the Thames, including Dover strait.
R 1974	Norway. — Jaeloen to Oslo.
R 3683	England. — Sheerness and approaches.
† 1853	The Boqueron of Callao.
† 3147	Entrance to Sierra Leone river.
† 5043	Diagram showing the state of the tides at Dover for every hour during the year 1937.
T	Supplement No. 3 to North Sea Pilot, Part III.

- Tyskland:*
T IV. Nachtrag zum Nautischer Funkdienst. 1937.
- Norge:*
T Tillegg til Fortegnelse over norske fyr og tåkesignaler 1937.
T Tillegg Nr. 1 til Fortegnelse over Seilmerker på den norske Kyst 1937.
-

Tillæg.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

214. (T). Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.
Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. 56° 43' N. 8° 10' E. er for Tiden slukket. Den vil snarest atter blive tændt.
-

DANSK SØFARTS TIDENDE

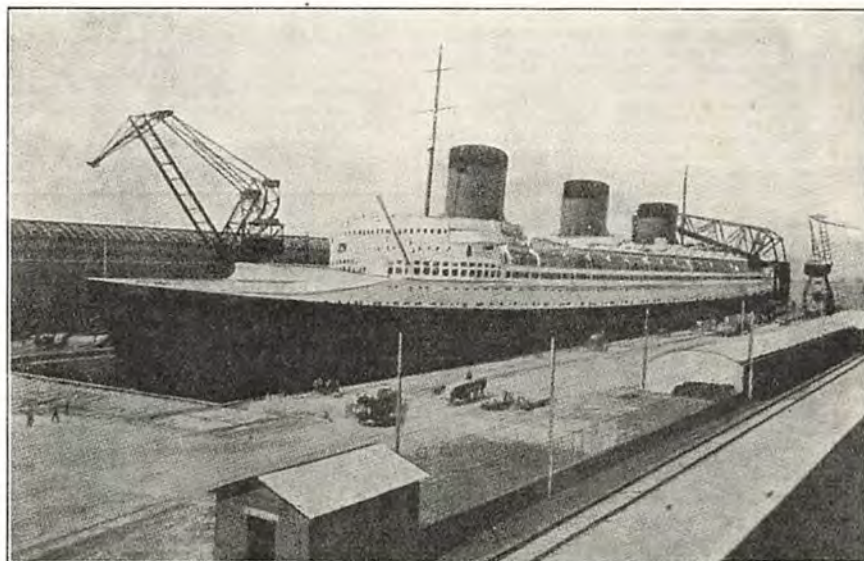
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



SHELL OIL FUEL

WORLDWIDE SUPPLIES
WITH QUALITY & SERVICE

FUEL OIL BUNKERING
DIESEL OIL BUNKERING
LUBRICATING OILS



Oil Bunkering in le Havre.

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO.
SHELL HUSET . COPENHAGEN, V.

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Helstrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Porhavn 7,0 m, i søndre Porhavn 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 Fløjte-toner og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang, Lodspenge eller Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller Indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. 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 Porhavnen og af den østre Inderhava er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Seilfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelliekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Seilfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lenping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Reise.

Ingen Lodstvang, Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

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

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

Toldhavnen, Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 15 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibet Lappe-grund. 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 Bjergolgsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

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

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T. til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 4

TORSDAG 27. JANUAR 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE DE NORDISKE LANDES HANDELSFLAADE VED AARSSKIFTET

I 1937 har den norske Handelsflaade i Følge Det Norske Veritas' Statistik haft en Nettotilgang paa 49 Skibe og 318.000 Tons Brutto. I 1936 var der en Nettotilgang paa 157.000 Tons. Motorskibsflaaden er i 1937 blevet forøget med 74 Skibe og 377.000 Tons, mens Dampskibsflaaden er gaaet tilbage med 24 Skibe og 59.000 Tons Brutto.

Bruttotilgangen var 127 Skibe paa 461.000 Tons. Der blev færdigbygget 26 Skibe paa tilsammen 25.400 Tons ved norske Værfter og 48 paa tilsammen 290.000 Tons ved udenlandske Værfter (heraf 21 Tankskibe paa 199.000 Tons). Fra Udlandet blev indkøbt 53 ældre Skibe paa tilsammen 146.000 Tons, hvoraf 102.000 Tons Motorskibe.

Bruttoafgangen var 78 Skibe paa 143.000 Tons. Heraf blev 52 paa 112.000 Tons solgt til Udlandet, 18 paa 18.500 Tons udgik ved Forlis og 8 Skibe paa tilsammen 11.700 Tons blev ophugget.

Den norske Tonnage er nu paa 4.438.000 Tons Brutto, heraf 1.723.000 Tons, 39 pCt. Tankskibe. Af Tankskibene er 86.4 pCt. Motortank og 13,6 pCt. Damp-tank. Af den øvrige Flaade over 1000 Tons Brutto — excl. Tank — er 42,6 pCt. Motorskibstonnage.

Der er under Bygning og bestilt for norsk Regning 525.190 Tons Brutto, heraf i Norge 59.090 Tons og i Udlandet 466.100 Tons.

Byer med den største Tonnage: Oslo 1.613.000 Tons (i Aarets Løb er Nettotilgangen paa 138.000 Tons), Bergen 801.000 Tons (+ 34.400), Tønsberg 482.000 Tons (+ 23.200), Haugesund 315.900 (+ 11.300).

Sveriges Handelsflaade har i det forløbne Aar haft en Nettoafgang paa 7 Skibe, men Tonnagen er omtrent uforandret.

Motorskibsflaaden har en Nettotilgang paa 20 Skibe og 32.700 Tons, mens Dampskibsflaaden har en Nettoafgang paa 26 Skibe og 30.000 Tons Brutto.

Bruttotilgangen var 40 Skibe paa 64.350 Tons, heraf 25 nye Skibe paa ialt 49.900 Tons. Af ældre Skibe blev indkøbt fra Udlandet 15 paa 14.400 Tons.

Bruttoafgangen var 47 Skibe paa 63.800 Tons, heraf blev 60.100 Tons solgt til Udlandet og 1.200 Tons hugget op. Ved Forlis udgik 3 Skibe paa ialt 2.450 Tons. Den svenske Handelsflaade er nu paa 1.504.000 Tons Brutto.

Under Bygning og bestilt i Sverige er der for Tiden 329.280 Tons Brutto, heraf for svensk Regning 92.460 Tons Brutto.

Danmarks Handelsflaade har i 1937 haft en Nettoafgang paa 17 Skibe og 2,360 Tons.

Motorskibsflaaden er forøget med 6 Skibe og 28.700 Tons mens Dampskibsflaaden er blevet formindsket med 23 Skibe og 31.000 Tons.

Bruttotilgangen var 23 Skibe og 49.800 Tons, heraf 15 nye Skibe paa tilsammen 44.000 Tons. Af ældre Skibe blev fra Udlandet indkøbt 8 paa tilsammen 5.700 Tons.

Bruttoafgangen var 40 Skibe paa 52.100 Tons, heraf solgt til Udlandet 40.000 Tons og ophugget 2.600 Tons. Der forliste 10 Skibe paa tilsammen 9.500 Tons.

Den danske Handelsflaade er nu paa 1.123.000 Tons Brutto.

Under Bygning og bestilt i Danmark er for Tiden 266.660 Tons Brutto, heraf for dansk Regning 79.650 Tons Brutto.

Finlands Handelsflaade har i 1937 haft en Nettotilgang paa 22 Skibe og 67.000 Tons Brutto. Dampskibsflaaden er blevet øget med 32 Skibe og 74.000 Tons, mens Sejlskibsflaaden er blevet formindsket med 10 Skibe og 7.000 Tons.

Forøgelsen af Dampskibsflaaden skyldes væsentlig Køb af ældre Skibe fra Udlandet.

Den finske Handelsflaade — excl. Skibe i Fart paa Landets Søer — tæller nu 434 Skibe paa 571.000 Tons Brutto, hvoraf 38 Sejlskibe paa 36.923 Tons.

Islands Handelsflaade er omtrent uforandret fra i Fjor. Den tæller 69 Skibe paa 30.774 Tons Brutto, heraf 8 Skibe mellem 1.000 og 2.000 Tons Brutto.

VAREOMSÆTNINGEN MED UDLANDET I 1937

Værdien af Vareomsætningen med Udlandet i 1937 og nærmest foregaaende Aar udgjorde efter den nu afsluttede foreløbige Opgørelse følgende Beløb:

	Samlet Indførsel Mill. Kr.	Udførsel af		Merind- førsel Mill. Kr.
		indenl. Varer Mill. Kr.	fremmede Varer Mill. Kr.	
		Mill. Kr.	Mill. Kr.	
1937	1.697	1.541	65	91
1936	1.486	1.327	53	106
1935	1.330	1.213	54	63
1934	1.354	1.176	59	119
1933	1.265	1.163	50	52
1932	1.142	1.086	50	6
1931	1.465	1.260	73	132

Indførselsværdien var saaledes 211 Mill. Kr. større i 1937 end Aaret før, men Udførselen steg samtidig 226 Mill. Kr., saaledes at Merindførselen blev 91 Mill. Kr. eller 15 Mill. Kr. mindre end Aaret før. Hele Indførselsoverskuddet er fremkommet i Aarets første Halvdel, medens de sidste 6 Maaneder laget under eet endog har givet et lille Udførselsoverskud paa 4 Mill. Kr. Aarsagen til disse Bevægelser maa først og fremmest søges i Prisændringerne, der i Begyndelsen af Aaret var særdeles ugunstige for Landet, idet Indførselsvarerne steg stærkt, uden at vore Eksportvarer fulgte med op. Senere blev Tendensen modsat, saaledes at en Række af Landbrugets vigtige Eksportartikler steg i Pris, medens der samtidig syntes at indtræde nogen Afslappelse i Priserne for forskellige Importvarer. Prisstigningen for Importvarer i Aaret som Helhed kan efter Engrosprislallet anslaaes til ca. 20 pCt.

Den almindelige Prisstigning har ogsaa ramt Genudførselen, hvis Værdi i 1937 beløb sig til 65 Mill. Kr., hvilket er det højeste Beløb siden 1931.

En betydelig Del af Indførselsværdiens Stigning maa tilskrives Udvidelsen af Kornimporten, der var en Følge af den daarlige Høst i Efteraaret 1936, og som bevirkede, at Værdien af Kornindførselen steg 48 Mill. Kr. Stigningen i Foderstofimporten maa derimod udelukkende tilskrives de stigende Priser, idet Mængden af den vigtigste Varegruppe indenfor dette Omraade, nemlig Oliekagerne, er faldet godt 10 pCt.

Hovedparten af den store Stigning i Indførselsværdien falder iøvrigt paa forskellige grove Varer, hvoraf

mineralske Brændselsstoffer (44 Mill. Kr.), grove Jernvarer (22 Mill. Kr.), Oliegruppen og Gruppen Forskellige Plantestoffer (med hver 17 Mill. Kr.) er de vigtigste. Af Betydning er ogsaa Stigningen for Vogne, Maskiner m. v. (18 Mill. Kr.), grove Metalvarer (9 Mill. Kr.) og Mineraler (7 Mill. Kr.), men iøvrigt er Bevægelserne i de enkelte Varegrupper kun af mindre Omfang.

Den store Stigning for Raastofferne skyldes hovedsagelig de tidligere nævnte Forøgelse af Indførselen af Korn, Plantestoffer og Kul. Stigningen i mindre bearbejdede Varer falder for en stor Del paa andre Brændselsstoffer, Brændselsolier, Jernvarer og Foderstoffer.

For praktisk taget alle Varegrupper indenfor Udførselen er der Tale om betydelig Fremgang i 1937. Kun Fiskeudførselen viser nogen Tilbagegang i Værdi, hvilket udelukkende skyldes, at Priserne paa de vigtigere Fiskesorter har ligget lavere end Aaret før, medens de udførte Mængder er forøget. Industrivarerne viser procentvis større Fremgang end Landbrugsvarerne, nemlig 27 pCt. mod 13 pCt., men absolut set betyder Fremgangen for Landbrugsvarerne mest, idet disse er steget med 125 Mill. Kr., Industrivarerne med 8,2 Mill. Kr.

	1937		1936	
	Samlet Indførsel	Samlet Udførsel	Samlet Indførsel	Samlet Udførsel
Tyskland	406.011	298.012	376.031	279.922
Storbritannien ...	640.606	825.328	542.279	744.266
Norge	37.999	79.450	43.482	53.189
Sverige	103.522	102.035	100.986	83.598
Finland	23.658	38.401	23.737	23.410
Europ. Rusland ..	14.916	3.650	29.876	6.858
Polen og Danzig ..	16.839	15.532	26.908	8.067
Holland	56.623	27.070	44.664	17.768
Belgien-Luxemborg	44.674	33.690	32.422	18.099
Frankrig	19.895	9.800	15.921	20.094
Spanien	4.197	453	8.049	2.429
Italien	14.352	7.558	3.284	1.586
Schweiz	19.370	17.181	13.819	16.402
Czekoslovakiet ...	11.800	5.038	8.783	4.997
Østrig	10.528	3.821	3.806	3.599
U. S. A.	92.546	29.356	79.013	11.709
Andre Lande	179.866	109.881	132.974	83.604
I alt	1.697.402	1.606.256	1.486.034	1.379.600

FORESTAAENDE FEMMAGTSKONFERENCE

Den tidligere belgiske Premierminister van Zeeland foretog den i sidste Maaned planlagte Undersøgelsesrejse i en Række Lande, og det ventes nu, at han vil forelægge sin flere Gange omredigerede Rapport overfor den franske og britiske Regering.

v. Zeeland skal oprindeligt have været af den Mening, at ethvert Forslag til Diktaturstaterne om at opgive deres Selvforsyningstanker, naar andre Fordele opnaaedes, var ganske udelukket. Men nu viser det sig, at hverken Frankrig eller England har kunnet dele van Zeelands Opfattelse af dette Spørgsmaal. De har erklæret, at hans Forslag ikke skulde kunne isoleres fra de politiske Forhold.

Det er endnu ikke bekendt, hvordan v. Zeeland har reageret overfor Regeringens Anmærkninger og Forslag. Saa meget synes man dog at vide, at han vil foreslaa Sammenkaldelse af en Fem-Magt-konference, som skulde drøfte hans Plan. De drøftende Magter er: Tyskland, Italien, Frankrig, England og U. S. A. Man antager endvidere, at han har bibeholdt sine tidligere nævnte Forslag vedrørende Skabelse af et Fond til at hjælpe Tysklands og Italiens Valuta og Skabelse af et økonomisk Raad efter Kong Leopolds Forslag. Vi maa vist derfor regne med en snarlig Konference.

NORGES TANKSKIBE

Skibsreder *Dagfinn Paust*, Oslo, har holdt et Foredrag om norsk Tankskibsfart og mange af de Udtalelser, der ved denne Lejlighed fremførtes, kan og

saa have Interesse for Danmark. Foredragsholderen redegjorde for den norske Tankskibsflaades eventyrlige Udvikling. Ved Verdenskrigens Slutning var den paa 65,000 Brutto Registertons, og i 1925 paa 177,000 Brutto Registertons. Men saa kom den store Udvikling og nu er den norske Tankskibsflaade paa 1,730,000 Brutto Registertons, hvoraf 1,500,000 er Motortankskibe. Hvad den samlede Tanktonnage angaar, staar De forenede Stater og Storbritannien foran Norge, men Norges Flaade af Motortankskibe er ubestridt den største i Verden. Den norske Tankskibsflaades Værdi er godt og vel en halv Milliard Kroner. Størstedelen af Finansieringen af Nybygninger er ordnet af de Værksteder, som bygger Skibene.

De, som troede paa de norske Redere i de vanskelige Aar under den økonomiske Verdenskrise, var Udlændinge, først og fremmest danske og svenske Skibsbyggerier. Det skal siges til disse udenlandske Værksteders Ros, at de viste megen Taalmodighed og Overbærenhed, da de daarlige Tider satte ind.

Efter Beregninger, jeg har foretaget, sagde Taleren, har norsk Tankskibsfart i 1937 givet et Driftsoverskud af 165 Mill. Kr. Desuden har den tilført Landet i Form af Hyre og andre Værdier ca. 35 Mill. Kroner.

OSLO-STATERNES MØDE I KØBENHAVN

Ved det i forrige Nummer omtalte Mødes Slutning udsendtes følgende officielle Kommunique: Som bekendt har de Stater, der er Deltagere i Oslo-Konventionen: Belgien, Danmark, Finland, Luxembourg, Norge, Nederlandene og Sverige den 28. Maj 1937 i Haag afsluttet et Arrangement om Fremme af Handelsomsætningen.

I Overenstemmelse med den Protokol om økonomisk Samarbejde, der blev undertegnet samme Dag, og i hvilken det forudsættes, at der skal finde periodiske Møder Sted, har de økonomiske Ekspertter fra de nævnte Lande efter den danske Regerings Indbydelse været samlet til Møde i København. Forhandlingerne, der fortsat har været ført i venskabelig Forstaaelse, er afsluttet den 19. ds. og har været ledet af Afdelingschef i Udenrigsministeriet E. Wærum.

Paa Mødet har man undersøgt Spørgsmaalet om, i hvilket Omfang Haag-Arrangementet maa siges at have skabt Mulighed for en Udvidelse af Handelsforbindelserne mellem de paagældende Lande. Efter at have drøftet de Foranstaltninger, der maatte kunne være egnede til at bringe Anvendelsen af unormale Konkurrencemetoder i Landenes Udenrigshandel til Ophør, har man anstillet en Undersøgelse med Hensyn til de Regler, der er gældende i de respektive Lande for offentlige Licitationer og Bestillinger. Paa Mødet har der endvidere fundet foreløbige Overvejelser Sted med Hensyn til en eventuel Forlængelse eller Revision af Haag-Arrangementet. De forskellige her henholdende Spørgsmaal vil formentlig blive gjort til Genstand for nærmere Overvejelse ved et Møde af delegerede i Oslo i nær Fremtid.

KUL- OG KOKSPRISERNE

Vor samlede Import af Kul sker vedvarende ad de Vengang fastlagte Baner. Vi aftager fra England fortsat de 80 pCt. af vor samlede Import, — ifølge vor Forpligtelse i den dansk-engelske Handelsoverenskomst. Af de resterende 20 pCt. aftager vi, saaledes som Sagen de sidste 2—3 Aar har været ordnet gennem Valutacentralen, de 6—7 pCt. af vor samlede Import fra Polen, med et Maksimumskvantum paa ca. 300,000 Tons pr. Aar. Resten tager vi hovedsagelig fra Tyskland.

For Koks-Importens Vedkommende er Stillingen i Øjeblikket, at der fra England — udover de løbende Kontrakter — ikke eksporteres ret store Kvanta, mens vi aftager en Del Koks og Cinders fra Tyskland.

Fra det internationale Kulmarked foreligger der Meddelelse om, at de ret langvarige engelsk-polske Forhandlinger om en Forlængelse af Kul-Aftalen mellem de to Lande har ført til Enighed om en Forlængelse af denne Aftale fra og med Nytaar og 2 Aar frem i Tiden. Med den Ændring i Forhold til den tidligere Aftale, at Polen faar Adgang til at eksportere et noget større Kvantum Kul, — herhjemme kommer det dog ikke til at spille nogen Rolle, idet Bindingen overfor England forpligter os ganske som hidtil.

For baade engelske og polske Kuls Vedkommende — Polen følger efter den gældende Aftale med Hensyn til Priserne samme Svingninger som England — er der i Løbet af de sidste 2—3 Maaneder sket et vist Prisfald for store Kul, for Englands Vedkommende særlig Newcastlekul, med 1—2 s. pr. Ton, eller omkring 5—10 pCt. Derimod ligger Priserne for baade Smaakul og Koks fortsat faste, overvejende ret uforandrede.

Naar der alligevel herhjemme har kunnet foretages en Prisnedsættelse, der for de forskellige Kulsorters Vedkommende varierer fra omkring 1 til omkring 3 Kr. pr. Ton, skyldes dette i første Række den Nedgang, der er indtruffet i Fragtraterne for Transporten af Kullene fra engelske, respektive, polsk Havn til dansk Havn.

De Vanskeligheder, der sidste Foraar og Forsommer stærkt gjorde sig gældende med at faa Kul hjem fra England, synes nu helt overvundne. Leverancerne fra England er — og har i snart mange Maaneder været det — helt regelmæssige, til Trods for, at det engelske Hjemmeforbrug er fortsat ganske overordentlig stort.

DE BEKLAGELIGE TILSTANDE PAA AMERIKANSKE HANDELSSKIBE

Den amerikanske Rapport om Tilstandene indenfor den amerikanske Handelsflaade viser tydeligt, at Disciplinen er meget daarlig, og at Kontrollen med Skibene søges overført til Fagforeningerne.

Senatets Komité udtaler rent ud, at bedres Forholdene ikke, kan man ikke tilraade forøget Statsstøtte til Udvidelse af den amerikanske Skibsfart, som foreslaaet af Joseph Kennedy. Der er mange, der rent ud siger, at de ikke nogensinde vil sejle med amerikanske Handels- eller Passagerskibe, da der ikke synes at være Disciplin om Bord og Folkene gør, som de vil. Der er blevet fremlagt Breve fra amerikanske Passagerer, som erklærer at de helst rejser med engelske Passagerbaade paa Grund af deres Oplevelser med amerikanske Skibe.

Det er blevet almindeligt, at Besætningen fremkom med alle Arter Forlangender, netop naar Baaden skal sejle under Trusel om Strejke, og saa maa Kaptejnen give op.

De amerikanske Søfolks Ledere tilbageviser ganske vist den Slags Beskyldninger. Komitéen vil imidlertid

MEDDELELSER FRA DANSK

Certeparti-Problem

Der har været fremsat forskellige Meninger om, hvordan de Certepartier skal affattes, der sluttet her i Landet til Sverige forsaavidt angaar Havnearbejdernes Deltagelse i Arbejdet ombord, og ligeledes om hvem Betalingen herfor paaahviler.

Betalingen af Arbejdspengene ifølge Overenskomsten er behandlet og ordnet i en *Særtarif*, fastsat mellem Segelfartygsforeningen og Befragternes Intereseforening. Herefter fordeles Betalingen mellem Skibet og Modtageren efter faste Takster for en Række Varer, medens det for alle ikke særlig specificerede Varer fastslaas, at Lastejeren deltager i Losningsomkostningerne med 85 pCt. af Lønnen til 2 eller 3 Havnearbejdere, overensstemmende med Overenskomsten mellem Rederne og Transportarbejderne.

forelægge en Indstilling for Senatet og søge at faa Afsnittet om Folkenes Ansvar skærpet, før man vedtager Subsidieloven. Man vil søge at standse den kommunistiske Aktivitet paa de amerikanske Skibe, da man siger, at det er Kommunisterne i de amerikanske Fagforeninger, der nedbryder Disciplinen.

Det kan fra skandinavisk som fra europæisk Skibsfart i sin Helhed kun ønskes, at disse utaalelige Forhold bringes til Afslutning. Skibsfarten vil ellers komme til at lide derunder i alle Lande, saa vist som den Art Smitte breder sig. Som det er i Øjeblikket i Amerika er Forholdene simpelthen kaotiske, og sund Fornuft siger én, at det ikke kan blive ved at gaa paa den Maade.

HAVNEOVERENSKOMSTERNE

I Arbejdsgiverforeningen forhandler man for Tiden I hver Dag om Overenskomsterne for tre—fire Fag.

Desuden løber for Tiden Forhandlingerne om Havnearbejder-Overenskomsterne for hele Landet. Der er ca. 80 af disse Overenskomster, og det er aftalt, at der skal behandles en halv Snes af dem hver Dag. Dette Gennemgangsarbejde begyndte i Mandags, saa man bliver ikke færdig med Stoffet før i Begyndelsen af næste Uge.

SEJLSKIBS-FRAGTRATERNE

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe afholdt i Lørdags sin aarlige Generalforsamling paa Færgegaarden i Egersund.

Om Formiddagen aflagde Forretningsføreren, cand. polit. Borch-Johansen, Aarsberetning, hvorunder han kom ind paa en Omtale af den almindelige Drøftelse i den store Trafik-Kommission, og han rettede i denne Forbindelse et Angreb paa Ministeren for offentlige Arbejder, der havde afvist den hjemlige Skibsfarts Krav om Sæde i Kommissionen.

Om Eftermiddagen vedtog man et Forslag fra Bestyrelsen om Forhøjelse af Fragtraterne paa 5 pCt. under Forudsætning af, at der gennemføres en tilfredsstillende Ordning med Hensyn til Frihavnsregulativer, Frihavns-certepartiets og det almindelige Certepartis Bestemmelser overensstemmende med den nye Sølovs Tendens. Forhøjelsen træder i Kraft i den nærmeste Fremtid efter forudgaaende Meddelelse.

Tilslut vedtog man en Protest-Resolution mod Statsbanernes Konkurrence.

Resolutionen havde følgende Ordlyd:

Dansk Sejlskibsrederiforening, forsamlet til Aarsmøde i Egersund, udtaler sin Protest mod, at Statsbanerne fortsat paa flere Omraader paaatager sig Transport til Fragt, som i enhver Henseende maa være tabbringende i direkte Konkurrence med Smaaskibsfarten. Man forventer, at der i den under Forberedelse værende Færdselslov stilles tilsvarende Krav om Sikkerhed og Kontrol til Landevejstransporter, som forlængst er paalagt Skibsfarten.

Man vedtog at holde næste Aars Generalforsamling i Odense.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

For at sikre sig Andel i dette Gode, maa der imidlertid i Certepartiet findes direkte Henviisning ogsaa til Særtarifen, hvorfor Foreningen henleder Opmærksomheden paa Prgf. 14 i Sveriges Segelfartygsforenings Standardcerteparti »Segel«, der omfatter dette Forhold:

»Til ombordarbejde med last skola stuveriarbetare anlitas i den omfattning som sladdas i överenskommelsen mellan Sveriges Segelfartygsforening och Svenska Transportarbetareförbundet af 21. November 1936. I kostnaden för stuveriarbetares anlitan vid ombordarbetet deltager lastägaren enligt särskild tilläggstarif, uppgjord på grundval av en mellan Sveriges Segelfartygsforening och Befraktarnas Intereseforening d. 18. September 1936 träffad överenskommelse.«

Hvis denne Klausul er indført i Certepartiet, er enhver Misforstaaelse udelukket, idet saavel Antallet af Arbejdere, som hvorledes de skal betales, er reguleret.

Rotterdam Havn i December Maaned 1937

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i December Maaned 1937, samt Antallet af udgaaede Skibe.

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe Med	
	Antal	Netto Tons	Ladning	I Ballast
U. S. A.	18	65.476	13	6
Belgien	1	7.121	1	1
Brasilien	4	13.571	3	—
Chile	1	4.434	1	—
Danzig	2	722	2	—
Danmark	26	50.944	19	7
Tyskland	362	448.965	295	75
Estland	8	6.721	7	1
Finland	23	32.756	16	6
Frankrig	56	93.734	50	8
Grækenland	38	86.191	43	14
Storbritannien	179	306.465	126	34
Ungarn	1	2.106	—	—
Italien	24	74.878	24	1
Jugoslavien	9	22.248	9	—
Japan	5	27.002	5	—
Letland	6	10.571	2	3
Lithauen	1	347	—	—
Nederlandene	304	399.637	183	76
Norge	80	159.757	59	23
Panama	2	10.583	—	2
Polen	5	2.474	5	—
Portugal	3	7.465	2	2
Rusland	3	3.941	2	—
Island	2	1.368	—	2
Sverige	77	80.337	62	16
Ialt	1.240	1.919.632	929	270

Ialt afgaaet: 1.208 Skibe.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i December 1937 samt i hele Aaret 1937

I December ankom til Rotterdam 851 Skibe (December 1936: 791 Skibe) med Ladninger og afgik 788 Skibe (December 1936: 701 Skibe) med udgaaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Dec. 1937	Dec. 1936
Erts	165	143
Korn	59	50
Trælast	43	22
Jordolie	38	38
Kul	23	49
Andre Ladninger	72	117

Ialt ankom med mindre Liniebaade 342 (256) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i December 1936) og med større Liniebaade 109 (116). Yderligere ankom 400 (419) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 319 (251) mindre Liniebaade, 93 (83) større Liniebaade og 376 (368) Trampskibe, heraf 232 (263) med Kul- og Koksladninger.

For Bunkers anløb 41 (50) Skibe Nieuwe Waterweg.

For Reparation ankom 24 (45) Skibe til Rotterdam og 36 (55) Skibe til Schiedam.

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg androg 34,90 pCt. (35,93 pCt.), Antwerpens Andel androg 32,43 pCt. (31,08 pCt.) og Hamburgs Andel 28,59 pCt. (28,20 pCt.).

I hele Aaret 1937 ankom til Rotterdam 9.208 (8.271) Skibe (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Aaret 1936) med Ladninger og afgik 9.013 (7.553) Skibe med udgaaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	1937	1936
Erts	1.657	1.257
Korn	701	540
Trælast	420	429
Jordolie	398	318
Kul	430	370
Andre Ladninger	815	951

Ialt ankom med mindre Liniebaade 3.327 (2.977) Ladninger og med større Liniebaade 1.460 (1.429). Yderligere ankom 4.421 (3.865) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 3.293 (3.048) mindre Liniebaade, 1.069 (984) større Liniebaade og 4.651 (3.521) Trampskibe, heraf 2.920 (2.237) med Kul- og Koksladninger.

For Bunkers anløb 465 (544) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 330 (303) Skibe til Rotterdam og 545 (519) Skibe til Schiedam.

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg er steget til 35,55 pCt. (33,69 pCt.), derimod daledede Antwerpens Andel til 30,82 pCt. (30,94 pCt.) og Hamburgs Andel til 29,55 pCt. (30,99 pCt.); Andelen af alle Havnene ved Nieuwe Waterweg, Rotterdam iberegnet, er steget til 39,63 pCt. (38,07 pCt.).

Verdenshandelsflaaden 1937—1938

	Handelsflaadens Størrelse i 1000 B.R.T.	Motor skibe %	Af Verdenshandelsflaaden %	Af Verdenshandelsflaaden %	Tilvækst imod 1936-37 1000 B.R.T.
Storbritannien og Irland	17.544	21,3	26,4	38,9	+ 159
Britiske Besidd.	3.086	13,2	4,6	4,6	÷ 14
U. S. A. Kysten	9.889	7,2	14,9	6,1	÷ 7
U. S. A. St. Søer	2.541	1,0	3,8	4,8	÷ 38
Japan	4.475	24,9	6,7	3,5	+ 259
Norge	4.348	56,1	6,6	5,1	+ 293
Tyskland	3.937	22,3	5,9	11,0	+ 219
Italien	3.213	20,3	4,8	3,3	+ 115
Frankrig	2.870	11,3	4,3	4,7	÷ 133
Holland	2.634	38,9	4,0	3,1	+ 123
Grækenland	1.855	0,7	2,8	1,7	+ 54
Sverige	1.502	39,8	2,3	2,3	÷ 13
Rusland	1.258	26,2	1,9	2,1	+ 40
Danmark	1.118	48,8	1,7	1,7	÷ 18
Spanien	1.055	22,4	1,6	1,8	÷ 102
Kina	600	1,0	0,9	0,2	+ 108
Finland	549	47,3	0,8	—	+ 67
Panama	512	77,0	0,8	—	+ 82
Brasilien	476	1,0	0,7	0,6	÷ 3
Belgien	420	11,7	0,6	0,2	+ 32
Øvrige Lande ..	1.984	35,0	3,0	2,3	+ 1.133
Ialt	66.286	20,7	100,0	100,0	+ 1.222

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Carlsberg Bryggerierne

Paa Carlsberg Bryggerierne aflagde Direktør Fr. Sander forleden Beretning, hvoraf det fremgik, at Bryggeriernes Omsætning sidste Aar udgjorde 53 Millioner Kr. Carlsberg er den største fremmede Leverandør til det engelske Marked og eksporterer $\frac{2}{3}$ af den samlede danske Eksport af Bæjerskøl.

I sin Beretning oplyste Direktør Sander bl. a.: Carlsbergs Salg af Bæjerskøl i de fire Skatteklasser er steget med 11½ Million Flasker, saaledes at vort samlede Salg af Øl (der brygges som bekendt ikke Hvidtøl paa Carlsberg Bryggerierne) i det forløbne Aar har været ca. 200 Millioner Flasker. Heraf udgjorde Pilsner af Skatteklasse I ikke mindre end ca. 143 Millioner Flasker, og Stigningen er alene over 6 Millioner Flasker.

Mineralvandsalget er ligeledes steget, nemlig med 7½ pCt., og Totalsalget er nu oppe paa ca. 32 Millioner Kvarlflasker. Bryggeriet har haft stor Succes med den nye Drik Grape-Tonic, en væsentlig Aarsag til det gode Resultat, idet der af denne Vandsort er solgt ca. 5 Millioner Flasker, og i 1938 tegner Salget endda til at skulle blive endnu større. Carlsberg Mineralvandsfabrik hæveder med dette Salg smukt sin Position som den største Mineralvandsfabrik i Norden.

Hvad Eksporten angaar var Aaret Rekordaar.

Carlsberg Bryggeriernes Nettooverskud til Ejerne for 1936—37 udgør 2.272.000 Kroner. Naar man samtidig betænker, at Omsætningen af Øl og Vand i Penge udgør 53

Millioner Kroner, forstaar man, at Overskudet i Forhold til Virksomhedens Størrelse i Realiteten er beskedent. Sammenholder man Overskudet med Salget i Flasker, ser man, at Fortjenesten er mindre end 1 Øre pr. Flaske. Det er altsaa ogsaa i dette Tilfælde de mange Bække smaa, der tilsammen udgør de anselige Summer, som Carlsberg Fondene Aar efter Aar til Gavn for alle Befolkningsklasser bringer i samfundsnyttig Kirculation.

Den norske Hirtshals-Færge

Forhandlingerne i Oslo mellem det norske Handelsministerium og Kristiansands Dampskibsselskab angaaende den nye Baad til Kristianssand—Hirtshals-Ruten er nu afsluttede.

Selskabet har ansøgt om et Statstilskud paa 485.000 Kr. aarlig fra det Øjeblik, da Selskabet indsætter en ny, moderne, hurtiggaaende Passagerer- og Togfærge paa Ruten; men Selskabet er dog villigt til at bestille den nye Baad, hvis Stortinget gaar med til at yde 450.000 Kr. om Aaret i 6 Aar. Ministeriet er gaaet ind paa at fremsætte et saadant Forslag i Stortinget, og under Forudsætning af, at Stortinget tiltræder Forslaget, vil Selskabet straks bestille en nye Baad, der som tidligere omtalt med 16—18 Knobs Fart vil kunne gøre Turen paa 5 Timer, og hvis Stortinget straks behandler og tiltræder Forslaget, vil den nye Baad kunne indsættes i Ruten fra Sommeren 1939.

Baadene vil antagelig blive bygget paa et dansk Værft og vil komme til at koste ca. 2 Mill. Kr.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Der er stadig ikke meget nyt at rapportere om Fragtmarkedet. Korn-Markederne er rolige, idet Eksportørerne synes at have Vanskelighed ved at sælge nye Ladninger. Paa Grund af denne mindre Interesse fra Befragternes Side ligger Markederne i det store hele svagere, og der er næppe Grund til at tro paa bedre Rater, før Korn-Eksportørerne igen begynder at interessere sig for Tonnage i større Maalestok.

River Plate Markedet lager stadig enkelte Baade, hovedsagelig saadanne, der kan give stor Kubik paa Basis af Minimalraterne. Iøvrigt hersker der stor Usikkerhed hvad angaar Udsigterne for River Plate Markedet, idet der meddeles om Tørke, der kan forventes at faa en uheldig Indflydelse paa den nye Majs-Høst.

Fra Gulven har der kun været ringe Interesse for Tonnage for Korn, og man mener, at Størstedelen af det tilstedeværende Eksportoverskud af Majs allerede skal være dækket transportmæssig set. Under disse Forhold viste Raterne en stadig nedadgaaende Tendens, og Værdien af Februar Tonnage ligger i Øjeblikket næppe over 3/3d., Basis Antwerpen/Rotterdam. Australiske Eksportører havde vanskeligt ved at sælge, og det lykkedes dem i flere Tempi at faa Raten ned til 4/6d. Præmie og 4/- Præmie for Maj Lastning. De mere sekundære Kornmarkeder har været helt livløse.

Inaktiviteten paa Kornmarkederne paavirker naturligvis ogsaa de øvrige oversøiske Markeder. Scrapjern fra Northern Range blev sluttet til 18/- til Rotterdam og 20/6d. til Gdynia. Det nordamerikanske Marked er iøvrigt relativt bart for Ordre. Gulven noterer enkelte Scrapjernslaster til Europa og endvidere en enkelt Ladning Svovl fra Port Tampa til Elben til \$4.25. Saavel fra Northern Range som fra Gulven noteres enkelte tentative Scrapjernsordrer og Netcharter Ordre ud til Østen. Tonnage er sluttet paa Scrap-Basis til 22/- og paa Netcharter indikeres \$5.25. Cuba-Sukker ligger roligt. Raterne viser en svag, viggende Tendens. Værdien ligger i Dag næppe over 17/6d., Basis p.p. U.K. Antwerpen/Rotterdam. Heller ikke fra Pacific-Markederne er der meget nyt at rapportere. Nitrate-Befragterne interesserer sig stadig kun for Tonnage paa Timecharter Basis, og fra Nord-Pacific har den svagere Tendens ogsaa givet sig Udslag i Akceptering af lavere Rater. Vancouver/U.K.

som i forrige Uges Begyndelse betaltes med 33/-, har i indeværende Uge faaet Tonnage til 30/-. Scrap er igen sluttet fra Californien til Japan til \$5.- f.i.o., og for Intercoastal Lumber er betalt \$12.75.

Østens Markeder er stadig nogenlunde faste for prompt Lastning, men for fremskudte Positioner viser Raterne ogsaa her en viggende Tendens. Soyabønner fra Dalny betalte 38/- for Januar/Februar, men for senere Positioner kan næppe opnaas over 37/- maaske 37/6d. Saigon-Ris betalte 41/- for 4,000 Tonner til Nordafrika for Januar Lastning og har senere paa Ugen taget 3 à 4 større Baade til de sædvanlige kontinentale Destinationer til 37/6d. Befragterne er naabne for yderligere Tonnage, men indikerer kun 36/6, muligvis 37/-.

Sukker fra Philippinerne vil betale \$9.50, muligvis en Kende mere for April/Maj. Burma har sluttet 9,000 Tonner til Hull til 35/- for Ris, og fra Karachi er sluttet 7,000 Tonner til 33/- for Linsæd/Kerner, men det er tvivlsomt, om nogen af disse Rater kan gentages.

Heller ikke paa de europæiske Markeder er der mange Lyspunkter. Kul udgaaende er roligt. Til Middelhavet er Tendensen svag, hvorimod Markedet er en Kende fastere til River Plate. Wales/Vestkysten Italien kan næppe betale mere end 6/-. Til Lower Plate er sluttet fra Wales til 9/6d., Østkysten/Danmark betaler omkring 5/- for 3,000 Tonner med hurtig Losning.

Fra Middelhavet noteres stadigvæk forskellige Erts- og Phosphate-Ladninger til i det store hele uforandrede Rater, f. Eks. Tunis/Rotterdam 9/3d., Phosphate, Alger/Workington 10/3d., Erts. Alexandria har taget Tonnage paa 380,000 Cubicfeet bale til Hull til 13/9d., hvilket kan gentages.

Trælast-Markederne er rolige. Hverken Redere eller Eksportører synes at have Hastværk med at slutte.

Timecharter. Den svagere Tendens paa de aabne Markeder har medført formindsket Efterspørgsel efter Tonnage paa Timecharter-Basis, og Befragternes Rateideer ligger ogsaa lavere. Moderne Diesel-Skib rapporteres sluttet for 1—2 Pacific-Rundture, Levering og Tilbagelevering U.K., til 6/9d. I Vestindia-Traden er sluttet forskellige mindre Baade til omkring \$2.00 for 3,000 Tonner og \$1.75 for 4,000 Tonner for 9—12 Maaneders Perioder.

Dom i »Benito« Sagen

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Søg mellem Dansk-Afrikansk Dampskibsselskab under Likvidation og Assuranceforeningen Skuld. Selskabets Dampers »Benito« havde været ude for Vanskeligheder i Valencia og Barcelona, fordi en spansk Tømmermand var død om Bord paa Grund af Feber. Fra Havnens Arbejdere blev der lagt Skibet alle mulige Hindringer i Vejen, til Trods for at Myndighederne ikke havde bebrejdet Skibet noget. Rederiet i Likvidation havde nu krævet, at »Skuld« skulde betale det et Tab paa 10,853 Kr., som Rederiets Dampers havde haft under de nævnte Vanskeligheder i spanske Havne.

Højesteretsadvokat Gorissen, der repræsenterede Skuld, oplyste under Domsforhandlingen, at Skuld forlængst havde tilbudt at betale 1337 Kr. 50 Øre for 4 Dages Ophold, hvilket Beløb fremkommer efter Strejke-reglerne.

Dette Beløb blev Skuld dømt til at betale, men iøvrigt blev Selskabet frifundet og Rederiet i Likvidation skal betale 500 Kr. i Sagsomkostninger.

Rudolf Diesel og Burmeister & Wain

Den 28. Januar er det 40 Aar siden, at Licenskontrakten mellem *Rudolf Diesel* og Burmeister & Wain blev underskrevet i København.

Burmeister & Wain har i den Anledning ladet udar-

bejde et Festskrift: Rudolf Diesel og Burmeister & Wain. skrevet af Dr. *Johannes Lehmann* og indeholdende en lang Række glimrende Illustrationer. Der fortælles først om Rudolf Diesels Liv og derefter om hans Forhandlinger med B. & W., samt med Selskabets senere Direktør, vor store Opfinder *Ivar Knudsen*, hvis Navn for bestandig vil være knyttet sammen med Diesels. Videre beskrives B. & W.-Dieselmotorens Udvikling, og der fortælles om Maskinfabriken, Staal konstruktioner, Sløberierne, Skibsværftet og sluttet af med en Redegørelse for Burmeister & Wains Historie 1898—1938. Det ualmindeligt smukt udstyrede Festskrift fortjener al mulig Anerkendelse.

Kaptajn dræbt ved Ulykke

Paa Burmeister & Wains Værft paa Refshaleøen skete i Torsdags en Ulykke, hvorved Kaptajn *Gunnar Hejlsø* mistede Livet. Ulykken skete i Tørdokken, hvor Bornholmerbaaden »Frem« er under Reparation. Kaptajn Hejlsø, der var Forretningsfører i Firmaet Georg Sørensen's Skibsprovianteringsforretning, opholdt sig ved Kanten af Dokken og styrtede ned i Bunden af den. Ved det ca. 20 Meter Fald blev Kaptajn Hejlsø saa stærkt kvæstet, at han døde kort efter Indlæggelsen paa Hospitalet. Kaptajn Hejlsø, der blev 43 Aar gammel, havde i en halv Snes Aar været Skibsfører i Dampskibsselskabet »Pacific« og knyttedes for knap 3 Aar siden til Skibsprovianteringsforretningen, hvor man satte stor Pris paa ham.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i November

Maaned 1937		
	Antal	N. R. T.
Danske	1,349	326,673
Svenske	282	61,277
Norske	23	34,127
Tyske	90	30,499
Engelske	25	21,987
Finske	29	23,925
Russiske	1	1,528
Hollandske	31	13,427
Letlandske	3	3,792
Estlandske	17	7,183
Islandske	4	3,004
Amerikanske	7	21,974
Græske	3	7,853
Polske	4	25,558
Ialt	1,868	582,807

Indkomne Skibe i Københavns Havn i December

Maaned 1937		
	Antal	N. R. T.
Danske	1,086	348,725
Svenske	310	93,072
Norske	28	43,894
Tyske	83	30,669
Engelske	20	21,796
Finske	33	26,889
Russiske	1	1,128
Hollandske	29	13,354
Letlandske	6	6,611
Estlandske	11	4,400
Islandske	4	3,839
Amerikanske	6	18,841
Polske	3	17,333
Lithauiske	1	545
Ialt	1,621	630,596

Indkomne Skibe i Københavns Havn i 1937

	Antal	N. R. T.
Danske	17,865	4,276,582*
Svenske	3,782	882,846
Norske	292	415,280
Tyske	1,326	435,882
Engelske	300	594,845
Franske	8	23,898
Finske	428	354,179
Russiske	12	15,591
Hollandske	419	176,356
Belgiske	2	2,186
Letlandske	50	59,131
Estlandske	110	62,468
Islandske	43	36,290
Amerikanske	86	270,119
Japanske	1	4,259
Græske	17	44,274
Spanske	5	6,663
Italienske	2	5,553
Polske	46	321,797
Danzigske	8	8,338
Panamaske	4	6,649
Algierske	2	1,767
Lithauiske	1	545
Tilsammen	24,809	8,005,498

* Dampfærgen mellem København og Malmø er ikke medregnet.

Foruden de i Tabellen anførte har 1,436 Skibe paa ialt 666,877 N.R.T. anløbet Havnen for Ordre, Kul- og Oliefyldning, Proviant eller deslige.

Norge har tiltraadt Haagreglerne

Det norske Storting har vedtaget Forslaget om at tiltræde den internationale Konvention af August 1924 vedrørende Konnossementsbestemmelser, de saakaldte Haag-Regler.

Hannevigsagen

Den amerikanske Regering har nu givet Svar paa den sidste norske Note i Hannevigssagen, og Svaret er saa imødekommende, at Udenrigsminister Koht regner med meget snart at opnaa fuldt ud formel Enighed angaaende Sagens Formalia. Derefter begynder den diplomatiske Procedure om selve Erstatningssagen.

»Handbook for Officers and Shipping Lines«

I Gøteborg er nylig udsendt »Handbook for Officers and Shipping Lines«, et udmærket Værk med 400 Tabeller til Udregning af Maanedshyrer o. s. v. Bogen udgives af Gerhard B. Rodin og kan bestilles gennem den danske Repræsentant Hr. Joh. Stockel, Hambroes Allé 21, Hellerup.

»Gloria«

Dampskibsselskabet »Gloria«, der som meddelt har overltaget de tre af Direktør Albert Jensen indkøbte engelske Dampere, er nu anmeldt til Aktieselskabs-Registret. Aktiekapitalen 50,000 Kr. fuldt indbetalt. Selskabets Stiftere er Direktør Albert Jensen, Højesteretssagfører Schiørring, Kaptajn Siemsen og Kontorchef Jantzen. Disse udgør tillige Bestyrelsen med førstnævnte som Direktør.

Det nye Dampskibsselskabs Flaude bestaar af de tre Skibe »Vitus Bering«, »Peter Lassen« og »Knut Rasmussen«, hver paa ca. 5500 Brutto Ts., der er overltaget i England og gaar i Fart næste Maaned.

Havneanlæg i Sydafrika

Firmaet Christiani & Nielsen har nylig oprettet en Afdeling i Sydafrika med Hovedsæde i Cape Town.

Som Leder af denne nye Afdeling er ansat Ingeniør K. H. Sørensen, der dels har været knyttet til Firmaets Hovedkontor i Danmark, dels har været ansat i Firmaets Tjeneste i Sydamerika og Siam.

Sammen med Ingeniør Larsen er en Stab paa en halv Snes Mand af Firmaets øvede Folk afrejst til Sydafrika, hvor Firmaet har faaet overdraget Udførelsen af en Del store Havneanlæg og andre Anlæg, der staar i Forbindelse med disse Arbejder.

S S »Helsingborg«

I Lighed med de øvrige Skibe i Øresundsselskabets Malmøroute, vil Damperen »Helsingborg« nu faa sine Passagerkahytter betydelig udvidet. En Række mindre Kahytter under Hoveddækket i Agterskibet bliver sløjfet, og i Stedet indrettes en stor og smuk Salon til Dækspassagererne. Ombygningen foretages ved Kockums Værft i Malmø, hvor Skibet samtidig vil blive underkastet sit aarlige Eftersyn.

»Torm«s Søsterskibe

Det første af de tre Søsterskibe, som Rederiet »Torm« faar leveret fra Helsingør Skibsværft, blev afleveret i Slutningen af November, og en af de første Dage af Februar afleveres Skibet, der er døbt »Olga S.«, til Rederiet efter en Provetur i Sundet. Ligesom »Helvig« er det et stort smukt Motorskib, der laster ca. 3900 Tons d.w. Det har følgende Dimensioner: Længde 325 Fod, Brede 45 Fod 7 Tommer og Dybgang 28 Fod 10 Tommer. Saavel Proviantrummet som en Del af Lasten er udstyret med Sabor-Køleanlæg.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en B. & W. Motor paa 3600 Hestkræfter, og man venter, at »Olga S.« ligesom Søsterskibet »Helvig« skal kunne løbe 14 Knob paa Last.

Ogsaa med det sidste Skib skrider Bygningen rask frem. I Lørdags løb det af Stablen fra Værftet under Overværelse af Skibsrederne Kampen og Schmiegelow, Værftets Ledelse og Prokurist Mazanti-Andersen, hvis Frue døbte Skibet.

Skibet, der faar Navnet »Ragnhild«, bygges til British Corporations højeste Klasse, har ligesom de to andre Skibe udfaldende Stævn og Krydserhæk; Skibene er Shelterdækkere med lang Bak. Maalene er i Fod 325 X 45—9 X 28—10, Lasteevne ca. 3900 Tons d.w. Lastrummene er effektivt ventilerede, der er 5 Luger og 10 elektrisk drevne Spil. Fremdrivningsmaskineriet er en 8-cyl., 2-Takts B. & W. Motor paa 3600 H.K., beregnet til at give Skibet en Fart paa Last af ca. 14 Knob. Skibet kan i Dobbeltbund og Højtanke medføre 700 Tons Brændselolie, tilstrækkelig til ca. 60 Døgn Fart.

Stor Tankskibbestilling

Norske Redere har foretaget store Bestillinger af Tankbåde i Sverige. Den sidste Uge har saaledes skaffet Gøteborg og Malmø Ordre paa fem Tankskibe paa tilsammen 70.000 Tons d.w.

Det skyldes bl. a. et Lovforslag, som er fremsat af den socialdemokratiske Regering i Norge, og som ret haardt vil beskatte de meget store Udbytter fra Dampskibsselskaberne. Efter Forslaget skal nemlig alt Aktieselskabsudbytte over 7 pCt. yde et ret væsentligt Bidrag til en statslig Sikkerhedsfond til Næringslivets Fremme. For at undgaa en Del af denne Ekstrabeskatning har Rederne nu i Stedet placeret Overskudet i Skibsbestillinger og saa skal de nye Skibe i daarligere Tider kunne bidrage til at hæve Overskudet op til de 7 pCt., der ikke rammes af den nye Skat.

Udenlandske Turistskibes Besøg i 1937

Det statistiske Departement har paa Grundlag af Indberetninger fra Havnemyndighederne foretaget en Optælling af udenlandske Turistskibes Besøg i danske Havne i Aaret 1937. Det fremgaar heraf for Københavns Vedkommende, at Antallet af Turistskibe er gaaet noget tilbage, fra 71 i 1936 til 61 i 1937, medens der har været en betydelig Stigning i Antallet af Passagerer, idet der i 1937 var 31.000 Passagerer paa Turistskibene i Københavns Havn mod 26.800 Passagerer i det foregaaende Aar.

Udgiften for Turistskibene i Københavns Havn udgjorde i 1937 og 1936 henholdsvis 442.000 og 322.000 Kr.

Provinsens Havne har efter de foreliggende Indberetninger været besøgt af 2 Turistdampere med ca. 400 Passagerer i Sæsonen 1937.

For Københavns Havn foreligger der Oplysninger om 37 Udflytsskibe med ialt ca. 23.000 Passagerer, alle tyske. I 1936 var der 46 Udflytsskibe med ca. 26.000 Passagerer. Disse Skibes Udgifter i Københavns Havn udgjorde i 1937 og 1936 henholdsvis ca. 4000 og ca. 6000 Kr., hvoraf den væsentligste Post er Havneafgifter.

For Provinsens Vedkommende foreligger der for 1937 Oplysninger om 13 Udflytsskibe med ialt godt 6000 Passagerer. Det foregaaende Aar var der 23 Skibe med ca. 4000 Passagerer.

Protest mod Lukningen af Thyborøn Kanal

Centralforeningen af Fiskeriforeninger ved Limsfjorden har afholdt Generalforsamling i Skive, hvor Formanden Chr. Andersen, Nykøbing M., protesterede mod en Lukning af Thyborøn Kanal. Sejladsen ind gennem Thyborøn Kanal kan ikke fortsættes, naar man lukker med Dæmning og Kammersluse. Naar man standser Strømmen, maa der komme en Tilsanding, som helt lukker Kanalen.

Mødet sluttede med en enstemmig vedtaget Resolution, hvori man paa det kraftigste protesterer mod en Lukning af Thyborøn Kanal under hvilken som helst Form.

Strid om Bjærgeløn

Da den norske Damp *»Molto«* af Oslo paa Rejse fra Blyth med en Ladning Kul, bestemt til »Hovedstadens Kulimport« i København, Nytaarsdag befandt sig i Farvandet omkring Hanstholm, fik den Maskinhavari. Den svenske Damp *»Silesia«* af Göteborg, der netop passerede *»Molto«*, tilbød Bugserassistance, og den tog saa *»Molto«* med til sit Bestemmelsessted Göteborg. Maskinhavariet blev ret hurtigt repareret, hvorefter Skibet fortsatte sin Rejse til København. Rederiet for *»Silesia«*, Dampskibsselskabet *»Sylvia«*, har nu ved Retten i Göteborg udtaget Stævning mod *»Molto«*s Fører, Kaptajn Isacsen, til Betaling af en Bjærgeløn paa 25.000 svenske Kr., men herimod protesterer Kaptajn Isacsen, idet han hævder, at han

ikke har krævet Bjærgningshjælp, og at det kun drejer sig om Bugsering.

Nye Mandskabsrum

Dampskibsselskabet *»Norden«*s 7000 Tons Dampskib *»Nordlys«*, der i længere Tid har ligget ved Nakskov Skibsværft, hvor den har gennemgaaet Klasse og Reparation, har samtidig faaet en grundig Ombygning af Mandskabsrummene, idet der er indrettet store, gode 2 Mands Kamre med Plads til 10 Fyrbødere og 8 Matroser. Fyrbødere og Dæksfolk har ogsaa faaet deres særskilte Messe.

PERSONALIA

75 Aar

En af Det danske Kulkompagnis tidligere Førere, Kaptajn Jacob Schmidt, fylder den 10. Februar 75 Aar. Kaptajn Schmidt gik i Land 1917 og er nu bosiddende i Hellerup.

Tidligere manganarig Fører i Det Forenede Dampskibsselskab, Kaptajn J. J. Snedker, fylder den 14. Februar 75 Aar. Kaptajn Snedker fejrer Dagen paa Fyen.

70 Aar

Den 16. Februar fylder tidligere Fører i Dampskibsselskabet *»Dannebrog«*, Kaptajn H. N. Lund, 70 Aar. Kaptajn Lund, der forlod Søen 1928, er bosiddende i Bagenkop paa Langeland.

60 Aar

Den 12. Februar fylder Kaptajn H. Fr. Jensen 60 Aar. Kaptajn Jensen har i mange Aar været Fører i Det danske Kulkompagni og er Fører af S S *»Wm. Th. Malling«*.

Den 17. Februar fylder Kaptajn J. Scholdan-Hansen 60 Aar. Kaptajn Scholdan-Hansen, der i mange Aar var Fører af Alfred Christensens Rederi, sidst som Fører af S S *»Belgien«*, forlod Søen 1934.

Dødsfald

En af de sidste Veteraner paa Fyen, flv. Skipper *Hans Chr. Hansen* i Svendborg, er død 92 Aar gammel. Han gjorde under Krigen 1864 Tjeneste om Bord paa Transportskibet *»Victoria«*, og var siden i en Aarrække Styrmand og knyttet til Sydfyenske Dampskibsselskab.

POSITIONSLISTE PR. 26. JANUAR 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Danzig 24.1.
 s.s. *Aaro*, Teillman-Thomsen, ank. Bremen 25.1.
 s.s. *Aaro* pass. Dover 11.1. p. R. t. Bilbao.
 s.s. *Aase* pass. Beady Hd. 16.1. til Oran.
 m.t. *Aase Mærsk* afg. Durban 5.1.
 s.s. *Absalon* pass. Carvoeiro 11.1.
 m.s. *African Reefer* afg. Puerto Armuellas 24.1.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Dairen 28.1. udg.
 s.s. *Agnete* afg. Tail of Bank 18.1. til Jaffa.
 s.s. *Agnete Mærsk* ank. Alexandria 14.1.
 s.s. *Alabama* afg. Rio de Janeiro 17.1. via Madeira til Kbhvn.
 s.s. *Alf* afg. Danzig 17.1.
 s.s. *Alfa* ank. Kotka 23.1.
 s.s. *Algarve* ank. Kbhvn. 22.1.
 m.s. *Almena* afg. New York 13.1.
 m.s. *American Reefer* afg. Marseilles 25.1.
 m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Hamburg 23.1. hjg.
 s.s. *Allsund*, Hansen, ank. Gdynia 21.1.
 m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Hull 23.1. hjg.
 m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 9.1.
 s.s. *Anna* pass. Gibraltar 24.1.
 m.s. *Anna Mærsk* ank. Manilla 10.1.
 m.s. *Annam*, Seier-Christensen, afg. Penang til Aden 22.1. hjg.
 s.s. *Anne* ank. Haifa 7.1.
 m.s. *Argentina* afg. Randers 16.1. til Gulven.
 m.s. *Arizona* i Dok i Kbhvn.
 s.s. *Arnold Mærsk* ank. Bordeaux 17.1.
 m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Buenos Aires 22.1.
 m.s. *Asia*, Andersen, afg. Hull til Nakskov 26.1. hjg.
 s.s. *Asko*, Hansen, ank. Limassol 23.1.
 s.s. *Aslaug* afg. Flushing 12.1. til Beirut.
 m.s. *Asnæs* pass. Kbhvn. 26.1.
 m.s. *Astoria*, Jensen, forv. afg. Newcastle 25.1.
 s.s. *Astra* ank. Danzig 17.1.
 s.s. *Astrid*, Madsen, pass. 41° 10' N. 9° 45' W. 22.1. p. R. t. Antwerpen.
 m.s. *Australian Reefer* afg. Rotterdam 24.1.
 m.s. *Australien*, Hansen, pass. Fatuhiva p. R. t. Peru 18.1.
 s.s. *Avance* afg. Karrebæksminde 8.1. til Korsør.

B

s.s. *Belgien* afg. Leith 19.1.
 m.t. *Bente Mærsk* afg. Las Palmas 28.12.
 s.s. *Bergenhus* ank. Stettin 25.1.
 s.s. *Bertha* afg. Danzig 19.1. til Havre.

s.s. *Bes* pass. St. Caterins 25.1.
 s.s. *Betta* pass. Ushant 25.1.
 s.s. *Betty Mærsk* afg. Antwerpen 6.1.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Rotterdam 22.1.
 s.s. *Birgitte* afg. Jaffa 9.1. til Hull.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Selubal 20.1.
 s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Odense 24.1.
 s.s. *Bodil* ank. Messina 22.1.
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Sfax til Marseilles 25.1. hjg.
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Orendo 17.1.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Haderslev 24.1. til Gdynia.
 s.s. *Brasillien* afg. Kbhvn. 31.12. til Gulven.
 m.s. *Brazilian Reefer* pass. Gibraltar 24.1.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Orendo 14.1.
 s.s. *Britta* ank. Malmø 26.1.
 s.s. *Broholm* ank. Beyrouth 24.1.
 s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Iggesund 22.1. til Danzig.
 s.s. *Brynhild* afg. Swansea 19.1. til St. John, N.B.

C

m.s. *California* afg. Vejle 24.1. til Holbæk.
 m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Portland 24.1. hjg.
 m.s. *Canadian Reefer* ank. Bahía Blanca 21.1.
 s.s. *Carmen* pass. Holtenau 22.1.
 m.t. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 5.1.
 s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 22.1. til Antwerpen.
 s.s. *Charkow* afg. Neapel 24.1. til Catania.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Port Said 19.1. til Philippines.
 m.s. *Chile, Larsen*, afg. Hongkong til Singapore 23.1. hjg.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Portland 25.1.
 s.s. *Christiansborg* afg. Havanna 21.1.
 m.s. *Chr. Holm* ank. Aruba 24.1.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Hook of Holland 7.1.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Sevilla 19.1. til Port Everglades.
 s.s. *Cimbria*, Lund, pass. Brunsbuttel 24.1. p. R. t. Ferneuzen.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 17.12. til Kolding.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Selubal 17.1.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Geraldton 8.1.
 s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Skagen 14.1.
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Pentland Firth 15.1.

D

s.s. *Dagmar* ank. London 25.1.
 s.s. *Dagmar* ank. Liverpool 25.1.
 s.s. *Dagmar Clausen* ank. Aarhus 18.1. p. R. t. Bremen.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Burntisland 23.1.
 m.s. *Danmark* forv. ank. Avonmouth 1.2.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

25.1.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEW-YORK	449,50	AMSTERDAM	250,30
BERLIN	180,70	STOCKHOLM	115,65
PARIS	14,90	OSLO	112,70
ANTWERPEN	75,85	HELSINGFORS	9,07
ZÜRICH	103,85	PRAG	15,00
ROM	23,85	WARSAWA	85,55

m.s. *Danmark*, Juul-Christensen ank. Cardiff 23.1. hjg.
 s.s. *Deleware* afg. Gøteborg 24.1. til Boston.
 s.s. *Douro* afg. Gdynia 25.1. til Kbhvn.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. St Thomas 3.1.
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Avonmouth 17.1.
 s.s. *Ebro* afg. Palermo 22.1. til Algier.
 s.s. *Efte Mærsk* afg. Barry 10.1.
 s.s. *Egholm* afg. Kbhvn. 17.1., ank. Manchester 24.1.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Marseilles 24.1.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Swansea 20.1. p. R. t. Haifa.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Jaffa 10.1.
 s.s. *Elisabeth* afg. Frederikshavn 17.1.
 s.s. *Ellen* ank. Svendborg 20.12.
 s.s. *Ellensborg* pass. Kbhvn. 24.1.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, pass. Smalls 22.1.
 s.s. *Else* afg. Hango 24.1.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Sunderland 23.1.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Glasgow 4.1.
 m.t. *Emm aMærsk* afg. Böhrein 5.1.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Methil 22.1. til Ebeltoft.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Kbhvn. 24.1.
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, ank. Danzig 24.1.
 s.s. *Erik Boye* afg. Gdynia 12.1.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Goole 22.1.
 s.s. *Erna* afg. Kotka 22.1.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Amuelles til Los Angeles 23.1. udg.
 s.s. *Ester* ank. Rouen 20.1.
 s.s. *Esther Maria*, Lüsberg, ank. Kbhvn. 21.1.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 5.1. p. R. t. Haifa.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. St. Thomas 24.1. hjg.

F

s.s. *Fano*, oplagt Marstal.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Rotterdam 20.1.
 s.s. *Finland* pass. Dungeness 21.1. p. R. t. Bremen.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Singapore 25.1. til Aden hjg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Brest 17.1.
 s.s. *Frankrig* afg. Danzig 17.1.
 s.s. *Fredensborg* ank. Middlesbrough 24.1.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Ridham 24.1.
 s.s. *Freya* pass. Gibraltar 7.1.
 s.s. *Frida* ank. New York 20.1.
 s.s. *Frode* afg. Santos forv. 27.1. til Kbhvn.
 s.s. *Fylla* pass. Helsingør 14.1.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 22.1. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* afg. Oslo 19.1. til Santos.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Newport 20.1.
 s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 29.12.
 s.s. *Gerda* ank. Kbhvn. 23.1.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Rotterdam 28.12.
 s.s. *Gorm* afg. Oslo 24.1. til Kbhvn.
 s.s. *Grete* afg. B. Aires 20.1.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Philadelphia 20.1. p. R. t. Hongkong.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, oplagt i Kolding.
 s.s. *Gudena* ank. Helsingør 18.1. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Gudrun* ank. Haifa 15.1. p. R. t. Beirut.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. New York 8.1.
 s.s. *Gunhild* afg. Antwerpen 14.1. til Hamburg.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Cardiff 13.1.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 14.1. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* ank. Jaffa 6.1.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, ank. Bremen 21.1.
 s.s. *Hajnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 24.1.
 s.s. *Halfdan* ank. Dunkirk 23.1.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt i Frederikshavn.
 s.s. *Hanne* afg. Bo'ness 19.1. til Gedser.
 s.s. *Hans Broge* ank. Sete 12.1.
 s.s. *Hans*, From, afg. Kalmars 25.1. til Vestervig.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Zeebrugge 20.1. til Methil.
 s.s. *Harald* afg. Cardiff forv. 26.1. til Oneglia.
 s.s. *Harriet* afg. Kotka 22.1.
 s.s. *Helene* ank. Gravesend 19.1.
 s.s. *Helga* afg. Iquique 21.1.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. Kap Trio 8.1.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Rouen 14.1.
 m.s. *Herdis* afg. Liverpool 12.1. til Haifa.

s.s. *Hertha Mærsk* ank. Gdynia 18.1. p. R. t. Brüssels.
 s.s. *Hilde* pass. Spurn Hd. 15.1. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 14.1.
 s.s. *Holland* ank. Kbhvn. 19.1.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Gibraltar 23.1. p. R. t. Genoa udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Glasgow 22.1. til Dakar.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Danzig 12.1.
 s.s. *Inger* afg. Kotka 22.1.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Helsingør 14.1. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Inger Toft* afg. Boutica 15.1.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Rotterdam 8.1.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Burutu 22.1. til Lagos.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Bordenaux 21.1.
 s.s. *Ivar* ank. Kbhvn. 21.1.

J

s.s. *Jacob Mærsk* ank. Hull 13.1.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Gøteborg 13.1.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Middlesbro 15.1.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Nakskov 20.1.
 s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 23.1.
 s.s. *Jenny* pass. Helsingør 22.1.
 s.s. *Jenny* ank. N. Waterweg 20.1. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Zeebrugge 18.1. til Bordeaux.
 s.s. *Johanne* ank. Kotka 24.1.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Sfax 9.1.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 24.1.
 s.s. *Jonna* pass. Christobal 15.1.
 s.s. *Juliane* pass. Brunsbüttel 14.1. p. R. t. Danzig.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Suez til Aden 24.1. udg.
 s.s. *Jutta* ank. Thames 25.1.
 s.s. *Jægersborg* ank. Setubal 20.1.
 s.s. *Jytte* pass. Dungeness 21.1.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Zeebrügge 22.1. til Dakar.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Baltimore 18.1.
 s.s. *Karen* afg. Nantes 15.1.
 s.s. *Karen Toft* ank. Huelva 20.1.
 s.s. *Karla* ank. Barrow in Furness 25.1.
 s.s. *Katholm* ank. Liverpool 22.1.
 m.t. *Kathrine Mærsk* pass. Tolugas 14.1.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Newport 13.1.
 s.s. *Kentucky* ank. New Orleans 21.1.
 s.s. *Kirsten* afg. Dublin 20.1. til Cork.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Swansea 12.1.
 s.s. *Kjbenhavn*, Sigvardt, ank. Aarhus 24.1.
 s.s. *Knud* afg. Zeebrügge 23.1. til Landskrona.
 s.s. *Knud Willemoes* ank. Esbjerg 12.1.
 s.s. *Knut* ank. Hamburg 20.1. p. R. t. Kalmars.
 s.s. *Kongea* afg. Nykøbing F. 17.1. til Aalborg.

L

s.s. *Laila* pass. Cristobal 15.1.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Singapore til Bangkok 24.1. udg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Frederikshavn 15.1.
 s.s. *Laura* ank. Santos 21.1.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Aalborg 20.1. p. R. t. Nørresundby.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Sydney 12.1.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Boston, Mass. 20.1. til New Orleans.
 s.s. *Lilian* ank. Kotka 23.1.
 s.s. *Lily* pass. Brunsbüttel 4.1.
 s.s. *Lilleborg* afg. Liverpool 20.1.
 s.s. *Linda* ank. Bristol 24.1.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Malmø 22.1.
 s.s. *Lotte* afg. Blyth 20.1. til Hamburg.
 m.s. *Louisiana* ank. Bahia Blanca 10.1.
 s.s. *Lynæs* pass. Dungeness 25.1.

M

s.s. *Magnus* afg. Bordeaux 24.1. til La Pallice.
 s.s. *Maja* pass. Hollenau 24.1.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Rotterdam 24.1. hjg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Guiria 18.1.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Nargoya 11.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Finisterre 23.1. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Margrete* pass. Oilavos 18.1.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 24.1.
 s.s. *Marianne* afg. Ystad 18.1. til Morblanga.
 m.t. *Marie Mærsk* pass. Kap Trio 8.1.
 s.s. *Marie Toft* ank. Huelva 21.1.
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 23.1.
 m.s. *Marocco* afg. Nemours 24.1. til Oran.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Amsterdam 21.1.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Hanstholm 14.1.
 s.s. *Marx* pass. Kbhvn. 16.1.
 s.s. *Maryland* afg. Moss 24.1. til Kolding.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Tunos de Zaza 10.1.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Hamburg 23.1. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 12.1.
 s.s. *Mette* afg. Boston 5.1.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Saigon 2.12. til Shaughai.
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 22.1. til Antwerpen

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, Kbhvn. 24.1.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, afg. Odense 25.1. til Marstal.
 s.s. *Najaden* ank. Rouen 23.1.
 s.s. *Nancy* afg. Marseilles 14.1.
 s.s. *Nerma* pass. Brunsbuttel 26.1.
 s.s. *Nevada* ank. Santos 23.1.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Amsterdam 13.1.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Longriis 7.1.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Kbhvn. 17.1.
 s.s. *Niobe* ank. Ghent 25.1.
 s.s. *Norco* ank. Svendborg 18.1.
 m.s. *Nordbo* afg. Port Said 9.1. til Saigon.
 s.s. *Nordborg* ank. Bona 23.1.
 s.s. *Nordby* ank. Gravesend 20.1. p. R. t. Helsingør.
 m.s. *Norden* afg. Philadelphia 15.1. til Tampa.
 m.s. *Nordfarer* ank. Clyde 13.12.
 m.s. *Nordhavet* ank. Philadelphia 20.1. p. R. t. Sevilla.
 m.s. *Nordhval* ank. Manila 12.1.
 m.s. *Nordkap* afg. Buenos Aires 13.1. til St. Johns.
 s.s. *Nordlys* ank. Melhil 20.1. p. R. t. Kbhvn.
 m.s. *Nordpol* afg. Buenos Aires 6.1.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Helsingør 23.1.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 25.1.
 s.s. *Olga* ank. Ymuiden 20.1. p. R. t. London.
 s.s. *Olaf* afg. Barry Dock 21.1. til Sousse.
 s.s. *Oluf Mærsk* pass. Skagen 18.1.
 m.s. *Olympia*, Lorentzen, afg. Durban 21.1.
 m.s. *Oregon* afg. Santos 30.12. til Kbhvn.
 s.s. *Orion* pass. Barry Isl. 20.1. p. R. t. Gibraltar.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Bilbao 21.1. til Sevilla.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Beaumont 9.1.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Latos 15.1.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Bordeaux 19.1.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Yokohama til Nagoya 25.1. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Rouen 13.1. til Bona, pass. Gibraltar 22.1.
 s.s. *Paula* pass. Cristobal 24.1.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Belfast 19.1. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Norfolk 14.1.
 s.s. *Polly* afg. Skive 19.1. til Danzig.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Karrebæksminde 22.1. til Boston.

R

s.s. *Randa* pass. Dungeness 25.1.
 s.s. *Riga* ank. Rotterdam 23.1.
 s.s. *Rigmor* pass. Helsingør 21.1.
 s.s. *Rikke* afg. Sydney 7.1.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 23.1.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Spurn Hd. 20.1.
 s.s. *Robert* pass. Skagen 17.1.
 s.s. *Robert Mærsk* pass. Dungeness 20.1.
 s.s. *Rosenborg* ank. Gdynia 21.1.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 25.1. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Port Said 14.1. til Mohammedrah.
 s.s. *Samso*, Pedersen, ank. Firth of Lorne 24.1.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Odense 24.1.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 23.1.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 25.1.
 s.s. *Sejro*, Rasmussen, afg. Amsterdam 6.1.
 s.s. *Selma* ank. Gefle 23.1.
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 7.1.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Suez til Aden 22.1. udg.
 s.s. *Signe* ank. Danzig 19.1. p. R. t. Stockholm.

s.s. *Sigrid* ank. Grangemouth 20.11., pass. Beachy Hd. 20.1. p. R. t. Kotka.
 s.s. *Sigrun* i Dok i Helsingør.
 s.s. *Silkeborg* pass. Finisterre 19.1.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Barry 22.1.
 s.s. *Skagen* ank. Glasgow 22.1.
 s.s. *Skagerak* ank. Casablanca 15.1. p. R. t. Mastaganem.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Rotterdam 2.2.
 s.s. *Skjold* ank. Riga 24.1.
 s.s. *Skodsborg* afg. Huelva 22.1.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 23.1.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Halifax A.S. 22.1.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Ushant 20.1.
 s.s. *Sophie* ank. Ipswich 15.1.
 s.s. *Sigrun* i Dok i Helsingør.
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen 25.1. til Kolding.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Flushing 21.1. til Huelva.
 s.s. *Stella* afg. Savona 25.1.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Manila 14.1.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Gøteborg 22.1.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Searsport 14.1.
 s.s. *Svanhild* ank. Swansea 20.1.
 s.s. *Svanholm* afg. Liverpool 21.1. til Esbjerg og Kbhvn.
 s.s. *Suava* afg. Antwerpen 21.1. til Horsens, Odense, Aarhus og Aalborg.
 s.s. *Svend Pii* afg. Freetown 9.1.
 s.s. *Søborg* ank. Danzig 23.1.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Kbhvn. 23.1.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Nauru 28.1.
 s.s. *Tanja* pass. Porkala 24.1.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Dairen 21.1.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Leith 25.1.
 s.s. *Tekla* ank. Jaffa 6.1.
 s.s. *Tennessee* afg. forv. New York 25.1.
 m.s. *Thyra S.* pass. Gibraltar 12.1. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Tomsk* ank. Faro 24.1.
 m.s. *Tongking*, Berg, pass. Minikoi p. R. t. Singapore 21.1. udg.
 s.s. *Tonny*, Schröder, afg. Oscarshavn 25.1. til Trelleborg.
 s.s. *Tove* ank. Antwerpen 19.1.
 s.s. *Tovetil*, Bang, afg. Norfolk. Va. 8.1.
 s.s. *Transporter* afg. Burntisland 13.1. til Nørresundby.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Hobro 25.1. til Stockholm.
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 25.1. nordover.
 s.s. *Tula* afg. Algier 22.1. til Alexandria.
 m.s. *Tunis* afg. Antwerpen 24.1. til Casablanca.

U

s.s. *Uffe* dokker i Helsingør.
 s.s. *Ulla* afg. Rio de Janeiro 22.1.
 s.s. *Utrik Holm* ank. Sete 28.12.
 s.s. *Uranienborg* ank. Iquique 22.1.

V

s.s. *Valborg* ank. Casablanca 13.1.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Lemvig 21.1.
 s.s. *Venus* ank. Lubeck 18.1.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Kbhvn. 11.1.
 s.s. *Viborg* ank. Huelva 22.1.
 s.s. *Viola* ank. Glasgow 28.1.
 s.s. *Virginia* afg. Newcastle 13.1. til Gulfen.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Galveston 12.1.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Oran 18.1.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Wear 23.1.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 23.1.

Ø

s.s. *Ørneborg* pass. Ushant 24.1.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.



AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



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

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491BPTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**AARHUS STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

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

Lager af alle Skibsfornødenheder

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 24880 (8 lines)
Vinkco

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESFN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 26. Januar 1938.

Nr. 4.

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

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

Med dette Nummer følger:
Indholdsfortegnelse over „Efterretninger for Søfarende 1937“.

I. Østersøen.

215. Sverige. Kalmarsund. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 3/151. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Krongrundet östra c. 56° 41',₄ N. 16° 24',₅ E. *Osvallgrundet östra. Huvudet östra.*
Kalmar norra boj og *södra boj. Tärnör. Skansgrundet.*
(E. f. S. Nr. 3/147 1938.)

216. Sverige. Indløbet til Västervik. Stormvarselstation flyttet.

(U. f. s. Nr. 3/201. Stockholm 1938.)

Stormvarselstationen paa *Spärö* paa c. 57° 42',₉ N. 16° 43',₇ E. er flyttet til *Händelöp* paa c. 57° 40',₇ N. 16° 43',₈ E. Stationen er forsynet med en Signalmast til Dagsignaler.

217. Sverige. Gotska Sandön NE. Drivende Vrag.

(U. f. s. Nr. 3/202. Stockholm 1938.)

Den 14. Januar 1938. Drivende Vraggods, der er farligt for Sejladsen, er observeret paa c. 58° 45' N. 19° 40' E., c. 26 Sm 35° fra *Gotska Sandön Fyr*.

218. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 3/149 og 3/150. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

Tilljandersknallt c. 58° 45' N. 17° 50' E. *Inre Triklubbsgrund. Stora Vindlösen.*

219. Sverige. Bottniske Bugt. Lys- og Fløjtetønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 3/219 og 3/220. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Lys- og Fløjtetønder er inddraget for Vinterperioden:

Lilljungfruns anjörensboj c. 61° 16' N. 17° 28' E. *Myron* c. 61° 36' N. 17° 29' E.

220. Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten. Fyrskib inddraget for Vinteren.
(Telegram fra Lodskeaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. er inddraget for Vinterperioden.
221. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kaskö. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/43. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Tärngrund c. 62° 21' N. 21° 14' E. *Brandskogsudden*. *Kaskö övre og nedre*.
222. Finland. Skärgårdshavet. Åbo Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/44. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Rautakallio (Järngrundet) l. 60° 24' N. 22° 09' E. *Kauppakari (Köpmansgrund)*.
223. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/40 og 2/41. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Granholm c. 60° 09' N. 25° 06' E. *Kalkholm*. *Skanslandet*.
224. Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer lukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/39. Helsingfors 1938.)
Verkkoniemi c. 60° 17',₃ N. 28° 44',₄ E. *Virtaniemi* c. 60° 21',₀ N. 28° 38',₄ E.
Viipuri c. 60° 43',₀ N. 28° 44',₈ E. *Uuras* c. 60° 38',₅ N. 28° 35',₄ E. *Kiuskeri* c. 60° 24',₅ N. 27° 56',₉ E. *Kuorsalo* c. 60° 27',₅ N. 27° 25',₁ E. *Haapasaari* c. 60° 17',₄ N. 27° 11',₁ E.
225. Finland. Finske Bugt. Haapasaari. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/37. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Veikkari c. 60° 16' N. 27° 14' E. *Kivikari*.
226. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/38. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Pisinsaari c. 60° 27' N. 27° 38' E. *Mustamaa norra og södra*. *Lotouri*. *Vasikkaluoto*. *Pükäkotka*. *Velperkari*.
227. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/36. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Pien Kalastaja c. 60° 29' N. 28° 06' E. *Halli*. *Kiuskeri*. *Vulkko*. *Ryöholma*. *Hemmingsletto*. *Pukkio*. *Santio*. *Parrio*.
228. Finland. Finske Bugt. Koivisto. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/33. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Verkkoluoto c. 60° 18' N. 28° 44' E. *Särkkäluoto*. *Virtaniemi*. *Kuninkaanniemi* övre og nedre. *Alvatinniemi*. *Ruonti*.
229. Finland. Finske Bugt. Uuras. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/35. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Itäpuolu c. 60° 38' N. 28° 36' E. *Patteri övre og nedre*. *Humallahti övre og nedre*. *Ravansaari övre og nedre*. *Pinkeli*. *Tapola*. *Uuraanportti södra og norra*. *Tuppuransaari*. *Kuninkaansaari*. *Ristniemi*. *Orisuari*.
230. Finland. Finske Bugt. Viipuri. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/34. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinteren:
Turunsilta c. 60° 43' N. 28° 45' E. *Viipuri övre og nedre*. *Ämmänkivi*. *Ämmänpuolu*. *Kuposenkivi*. *Pikarluoto*. *Kuposensaari*. *Leppäluoto*. *Sekundankivi*. *Kilpisaari* övre og nedre.

- 231. Estland. Finske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**
(N. t. M. Nr. 1/5. Tallinn 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Narva Ledefyr c. 59° 28' N. 28° 03' E. *Vallaste. Mahu. Letipea. Kuuula. Vergi. Käsmu. Loksa. Hara. Juminda. Salmistu. Ihasalu. Prangli N. og S.*
- 232. Estland. Finske Bugt. Tallinn Fyrskib inddraget for Is.**
(N. t. M. Nr. 1/4. Tallinn 1938.)
Fyrskibet *Tallinn* paa c. 59° 43' N. 24° 43' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
- 233. Estland. Finske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**
(N. t. M. Nr. 1/3. Tallinn 1938.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Aegna c. 59° 36' N. 24° 43' E. *Vahemadal. Suurup.*
- 234. Estland. Moon Sund. Fyr slukket for Vinteren.**
(N. t. M. Nr. 1/5. Tallinn 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Virtsu c. 58° 34' N. 23° 30' E. *Virelaud.*
- 235. Estland. Riga Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**
(N. t. M. Nr. 1/5. Tallinn 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Kübassaar c. 58° 26' N. 23° 18' E. *Abruka* Forfyr. *Roomassaar* Ledefyr.
- 236. Estland. Riga Bugt. Kihnu Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1/6. Tallinn 1938.)
Den grønne Lysvinkel i *Kihnu* Fyr paa c. 58° 05',₈ N. 23° 58',₃ E. er fjernet saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
1. Hvidt i Pejll. fra 262° til 225°. 2. Rødt i Pejll. fra 225° til 262°.
Iøvrigt er Fyret uforandret.
(Kort Nr. 268.)
- 237. (T). Tyskland. Rügen N. Undervandshindring.**
(N. f. S. Nr. 3/300. Berlin 1938.)
Paa c. 54° 53',₃ N. 13° 29',₀ E., c. 12,₅ Sm 7° fra *Arkona* Fyr har et Skib den 14. Januar 1938 c. 5 m under Vandoverfladen stødt mod en Undervandshindring. Skibe advares mod at befærde Stedet.

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

- 238. Sverige. Sundet. Lomma Havn. Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 3/170. Stockholm 1938.)
Fyret *Lomma hamn* paa c. 55° 40',₆ N. 13° 03',₅ E., der midlertidigt har vist hvidt Lys i Pejlinger fra 41° til 120°, er forandret og lyser nu, som følger:
a. Grønt i Pejll. fra Land S. over til 44°.
b. Hvidt i — - 44° til 120°.
c. Rødt i — - 120° mod Land N. over.
(Kort Nr. 249, 210 og 278.)
- 239. Sverige. Sundet. Limhamn. Stormvarselstation nedlagt.**
(U. f. s. Nr. 3/205. Stockholm 1938.)
Stormvarselstationen ved *Limhamn* paa c. 55° 35',₂ N. 12° 55',₅ E. er nedlagt.
(Kort Nr. 249 og 210. Danske Lods, Side 289.)
- 240. (T). Sverige. Sundet. Falsterborev SW. Västerflaket W. Sømærke forsvundet.**
(U. f. s. Nr. 3/169. Stockholm 1938.)
Den røde Stage med 2 nedadvendte Koste paa c. 55° 19',₆ N. 12° 45',₁ E., W. for *Västerflaket*, er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

241. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravede Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 20. Januar d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,5 m i E.-Siden af Renden, 5,9 m i Midten af Renden og 4,5 m i W.-Siden af Renden.
c. 54° 52' N. 12° 13¼' E.
(E. f. S. Nr. 51/3939 1937.)
242. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing. Gamle Løb. Afmærkning forandret.
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 1/30 1938 meddeles, at den deri nævnte Forandring af Afmærkningen ved *Gamle Løb* ud for *Rudkøbing* er foretaget.
c. 54° 56½' N. 10° 42½' E.
(E. f. S. Nr. 1/30 1938. Kort Nr. 302, 297 og 221. Danske Loda. Side 563. Søm.-Fort., Side 88, Nr. 12, 16 og 17.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

243. Rusland. Kola Inlet. Pinagori Point. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 125. London 1938.)
Pinagori Point Fyr paa c. 69° 03' N. 33° 05' E. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise rødt Et-Blink hver 6½^s. Synsviddens er nedsat til 3 Sm.
244. Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde atter tændt.
Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. 56° 43' N. 8° 10' E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 3/214 1938.)
245. (P). Danmark. Ringkøbing Dyb. Ulven W. Sømærke flyttes.
Den hvide Stumtønde med 2 nedadvendte Koste, *Ulven W.*, paa 55° 31' (18") N. 8° 01' (00") E. vil omkring Midten af Februar d. A. blive flyttet c. 200 m WNW. efter ud i 5 m Vand.
A d v a r s e l. Sejlads i *Ringkøbing Dyb* maa foregaa med Forsigtighed, da Farvandetets S.-lige Del kan forandre sig med Vejrforholdene.
(Kort Nr. 245 og 255. Danske Loda, Side 106. Søm.-Fort. Side 17, Nr. 26.)
246. Tyskland. Lister Dyb. Lister Ley. Munkmarsch Havn ubrugelig.
(N. f. S. Nr. 3/186. Berlin 1938.)
Munkmarsch Havn paa c. 54° 55',4 N. 8° 21',5 E. er brøstfældig. Det er Fartøjer forbudt at lægge til ved og at losse ved den gamle Mole.
247. (T). Skotland. Forth Floden. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 99. London 1938.)
En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6^s, er midlertidig udlagt paa c. 56° 00' N. 3° 25' W., 882 m 304° fra *Port Edgar* hvide Taarn.
(Se Tillæg.)

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

248. Frankrig. Ouistreham. Nyt Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 2/124. Paris 1938.)
Ved Yderenden af Stensætningen paa E.-Siden af Kanalen er paa c. 49° 18',1 N. 0° 14',5 W. tændt et Fyr, der viser rødt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 8^s, Lys 4,5^s, Mørke 1^s, Lys 1,5^s, Mørke 1^s. Flammens Højde: 6,5 m. Synsvidde: 7 Sm. Fyret er ubevogtet.

249. (T). Frankrig. Lannion Bugt. Baake forsvundet.
(A. a. N. Nr. 2/125. Paris 1938.)
Baaken *Le Pestou* paa c. $48^{\circ} 45',_3$ N. $3^{\circ} 35',_8$ W. er forsvundet.
250. England S.-Kyst. Isle of Wight. Cowes Havn. Lystønde atter udlagt paa Station.
(N. t. M. Nr. 151. London 1938.)
Lystønde Nr. 3 paa c. $50^{\circ} 46'$ N. $1^{\circ} 18'$ W., c. 0,₁ Sm 10° fra *Victoria Pier* Fyr er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 18/1482 1937.)
251. (T). England S.-Kyst. Poole Harbour Indløb. Fyr midlertidig tændt.
(N. t. M. Nr. 186. London 1938.)
Paa c. $50^{\circ} 40'$ N. $1^{\circ} 56'$ W., 30 m 146° fra Baaken paa *Training Bank* er midlertidig tændt to røde, faste Fyr lodret for hinanden, der angiver Kanalsiden af en Duc d'Albe under Bygning.
252. (T). England W.-Kyst. Wales S.-Kyst. Caermarthen Bugt. Vrag afmærket.
(N. t. M. Nr. 140. London 1938.)
Vraget af Dampskibet *Fermanagh*, hvorfra Masterne rager over Vandet, ligger sunket paa c. $51^{\circ} 42'$ N. $4^{\circ} 36'$ W., 4,₂ Sm 64° fra *Tenby* Kirke. Vraget er afmærket med en lille grøn Stumpstønde.
253. (T). Irland E.-Kyst. Lough Carlingford. Vrag afmærket.
(N. t. M. Nr. 141. London 1938.)
Et Vrag, hvorfra Masterne er synlige ved Højvande, ligger sunket paa c. $54^{\circ} 03'$ N. $6^{\circ} 06'$ W., c. 0,₂₃ Sm 36° fra *Greenore Mole* røde, faste Fyr. Vraget er afmærket med en Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

254. (P). Island W.-Kyst. Faxaflói. Vogar Ledefyr nedlægges. Nyt Vinkelfyr tændes.
(A. f. s. Nr. 1/2. Reykjavík 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid nedlægges *Vogar* 2 røde, faste Ledefyr paa c. $63^{\circ} 58',_7$ N. $22^{\circ} 23',_4$ W. og erstattes med et Vinkelfyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys.
(Kort Nr. 213, 260, 226 og 270. Islandske Lods, Side 54. Fyr-Fort. Nr. 801.)
255. Island W.-Kyst. Faxaflói. Gerdistangi Fyr forandret.
(A. f. s. Nr. 1/1. Reykjavík 1937.)
I *Gerdistangi* Fyr paa $64^{\circ} 00' 44''$ N. $22^{\circ} 21' 22''$ W. er indlagt en grøn Lysvinkel saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
1. Hvidt i Pej. over *Stóru-* og *Minni-Voga* til 34° .
2. Grønt i Pej. fra 34° over *Thórusker*, *Innri Njardvík* og *Ytri Njardvík* til 78° .
3. Hvidt i — - 78° til 236° .
4. Rødt i — - 236° over *Keilisnes* og *Kálfatjörn* til 263° .
(Kort Nr. 213, 260, 226 og 270. Islandske Lods, Side 54, Tillæg Nr. 1, Side 2. Fyr-Fort. Nr. 802.)
256. Frankrig. Le Croisic. Lodsstation nedlagt.
(A. a. N. Nr. 2/117. Paris 1938.)
Lodsstationen ved *Le Croisic* paa c. $47^{\circ} 18'$ N. $2^{\circ} 31'$ W. er nedlagt.
257. Frankrig. Le Poulignen. Lodsstation nedlagt.
(A. a. N. Nr. 2/118. Paris 1938.)
Lodsstationen ved *Le Poulignen* paa c. $47^{\circ} 16'$ N. $2^{\circ} 25'$ W. er nedlagt.

258. Frankrig. Saint-Nazaire. Oplysning om Dybde.
(A. a. N. Nr. 2/120. Paris 1938.)
Forhavnen er uddybet til en Dybde af 5 m. c. 47° 16' N. 2° 12' W.
259. Frankrig. Ile d'Oléron. Baake genopført.
(A. a. N. Nr. 2/126. Paris 1938.)
Baaken *Chenal d'Arseaux* paa c. 45° 55',₉ N. 1° 13',₃ W. er genopført.
(E. f. S. Nr. 43/3376 1937.)
260. Portugal. Rio Ave Indløb. Fyr atter tændt.
(N. t. M. Nr. 100. London 1938.)
Det forreste Ledefyr paa N.-Siden af Indløbet til *Rio Ave* paa c. 41° 20' N. 8° 45' W. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 10/872 1937.)
261. (T). Azorerne. Horta. Radiopejlstation midlertidig ude af Virksomhed.
(N. t. M. Nr. 144. London 1938.)
Horta Radiopejlstation paa c. 38° 32' N. 28° 38' W. er for Tiden ude af Virksomhed.
262. Bermudas Øerne. Mills Breaker. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 143. London 1938.)
Klokketønden paa c. 32° 24' N. 64° 37' W. er ombyttet med en rød Stumptønde.
263. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Bull Bay. Baake nedlagt.
(N. t. M. Nr. 1/11. Washington 1938.)
Sandy Point Baake paa c. 33° 00' N. 79° 30' W. er permanent nedlagt.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.
264. Mexico. Lodstvang.
(N. f. S. Nr. 3/287. Berlin 1938.)
I følgende Havne er indført Lodstvang:
Campeche paa c. 19° 51' N. 90° 32' W.
Progreso paa c. 21° 17' N. 89° 39' W.
Ciudad del Carmen, Laguna de Términos paa c. 18° 38' N. 91° 53' W.
Salina Cruz Red paa c. 16° 09' N. 95° 11' W.
Bahia Ventosa Red paa c. 16° 20' N. 98° 35' W.
Mazatlan paa c. 23° 11' N. 106° 27' W.
265. Venezuela. Fort Libertador. Lystønder udlagt.
(N. t. M. Nr. 162. London 1938.)
En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, er udlagt 0,052 Sm 252°, og en sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s, er udlagt 0,08 Sm 225° fra det røde, faste Fyr paa N.-Siden af Indløbet til *Puerto Cabello* paa c. 10° 29' N. 68° 00' W.
266. Bahama Øerne. Store Bahama Banke. Grund.
(N. f. S. Nr. 3/253. Berlin 1938.)
En Grund med 12 m Vand er fundet paa c. 26° 02' N. 79° 14' W., 6,7 Sm 270° fra *Great Isaac* Fyr.
267. Trinidad. San Fernando. Baake nedlagt. Tønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 124. London 1938.)
1. *Hughes Rock* Baake, der stod c. 0,95 Sm 290° fra *Farallon Rock* paa c. 10° 16' N. 61° 29' W., er permanent nedlagt.
2. Den sorte Tønde 1,05 Sm 12° fra *Farallon Rock* er permanent inddraget.

268. **Argentina. Tierra del Fuego. Beagle Channel. Fyr tændt. Baake nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 113. London 1938.)
Baaken paa *Arrecife Lawrence*, 0,86 Sm 204° fra Baaken paa *Punta Remolino* paa c. 54° 53' S. 67° 53' W. er ombyttet med et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2,5^s.
Flammens Højde: 8,2 m. Synsvidde: 9 Sm. Firkantet Taarn. Fyret er ubevogtet.
269. **Chile. Islas Queitao. Fyrs Synsvidde.**
(N. t. M. Nr. 137. London 1938.)
Islas Queitao Fyrs Synsvidde er 29 Sm. c. 43° 44' S. 73° 30' W.
270. **Chile. Isla Tranqui. Punta Centinela Fyrs Synsvidde.**
(N. t. M. Nr. 137. London 1938.)
Punta Centinela Fyrs Synsvidde er 15 Sm. c. 43° 01' S. 73° 20' W.
271. **Chile. Isla Tabon. Fyrs Synsvidde.**
(N. t. M. Nr. 137. London 1938.)
Isla Tabon Fyrs Synsvidde er 17 Sm. c. 41° 55' S. 73° 09' W.
272. **(P). Chile. Punta Morguilla. Fyr tændes.**
(N. f. S. Nr. 3/268. Berlin 1938.)
Paa Pynten paa c. 37° 46',0 S. 73° 40',0 W. tændes et nyt Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s. Synsvidde: 15 Sm. 31 m højt, hvidt Jerntaarn. Fyret er synligt i Pejlinger fra 328° til 172°.
273. **Peru. Guañape Islands. Radiofyr oprettet.**
(N. t. M. Nr. 112. London 1938.)
Ved Fyret paa *South Island* paa c. 8° 35' S. 78° 56' W. er oprettet et Radiofyr.
Bølgelængde: 315 kc/s (952 m). Rækkevidde: 70 Sm. Signalet er:
a. 3 Prikker med 1,2^s Mellemlum 3,3^s.
b. Pause 5,7^s.
Periode 9^s.
274. **Peru. Lobos de Tierra. Fyr atter tændt og forandret.**
(N. t. M. Nr. 123. London 1938.)
Fyret paa c. 6° 28' S. 80° 50' W. er atter tændt og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt Taarn med sort, cylindrisk Topbetegnelse.
Fyret er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 2/120 1938.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

275. **(T). Spanien. Alboran Fyr midlertidig slukket.**
(N. f. S. Nr. 3/220. Berlin 1938.)
Alboran Fyr paa c. 35° 56' N. 3° 02' W. er midlertidig slukket.
276. **Sardinien S.-Kyst. Cagliari Bugt. Forandring af Navne.**
(N. f. S. Nr. 3/222. Berlin 1937.)
1. Navnet *Punta Perda Sale* paa c. 39° 00',8 N. 9° 01',7 E. er forandret til *Punta Fircadizzu*.
2. Navnet *Punta Zèpera* paa c. 39° 01',8 N. 9° 02',2 E. er forandret til *Punta Perd'e Sali*.
277. **(T). Ægæiske Hav. Lero. Adgangsbestemmelser.**
(N. t. M. Nr. 119. London 1938.)
Paa Grund af Sprængningsarbejder er Ankring ved *Lero Island* kun tilladt ved *Santa Marina* paa c. 37° 09' N. 26° 53' E. Skibe maa kun opholde sig ved *Santa Marina* i 24 Timer, med mindre de har faaet særlig Tilladelse fra Guvernøren.

- 278. Rusland. Sorte Hav. Odessa Bugt Anduvning. Lystønder udlagt. Spirtønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 131. London 1938.)
1. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver $1\frac{1}{2}$ s., er udlagt paa c. $46^{\circ} 31' N.$ $30^{\circ} 50' E.$, $3,7$ Sm 62° fra *Vorontsovski* Fyr.
2. En rød- og hvidmalet Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3 s., er udlagt paa c. $46^{\circ} 33' N.$ $31^{\circ} 00' E.$, $4,8$ Sm 105° fra den kendelige, høje Skorsten tæt SW. for *Dofnovkasoen*.
A n m. Spirtønden, der i Kortet er angivet at ligge tæt E. for (2), er permanent inddraget.
- 279. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Vrag afmærket.**
(N. t. M. Nr. 132. London 1938.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. $47^{\circ} 05' N.$ $38^{\circ} 56' E.$, $6,4$ Sm 190° fra *Cherapakha* Fyr. En rød- og hvidmalet Spirtønde med Tværtræ er udlagt tæt N. for Vraget.
- 280. Lilleasien N.-Kyst. Sorte Hav. Cape Injeh (Indje Burnu) Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 108. London 1938.)
Cape Injeh Fyr paa c. $42^{\circ} 06' N.$ $34^{\circ} 58' E.$ er forandret fra at vise hvidt, fast Lys med Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20 s. Synsvidde: 14 Sm.
- 281. Tunis. Cap Serrat. Oplysning om Fyrtaarn.**
(A. a. N. Nr. 2/122. Paris 1938.)
Cap Serrat Fyrtaarn paa c. $37^{\circ} 13',9 N.$ $9^{\circ} 12',6 E.$ er malet sort foroven og hvidt forneden.

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

- 282. Røde Hav W.-Kyst. Port Sudan. Kendelig Skorsten nedrevet.**
(N. t. M. Nr. 146. London 1938.)
Den kendelige Skorsten ved den elektriske Kraftstation paa c. $19^{\circ} 37' N.$ $37^{\circ} 14' E.$, c. $0,88$ Sm 337° fra det hvide Gruppe-Blinkfyrt paa Hovedet af Bølgebryderen, er nedrevet.

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

- 283. Siam Bugt. Nui Nai (Loctri) Point. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 147. London 1938.)
Nui Nai Point Fyr paa c. $10^{\circ} 21' N.$ $104^{\circ} 26' E.$ er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 2 s. til at vise hvidt Et-Blink hver 5 s.
(E. f. S. Nr. 34/2729 1937.)
- 284. (T). Kina. Macao Harbour. Fyr midlertidig slukket.**
(N. t. M. Nr. 134. London 1938.)
Fort Guia Fyr paa c. $22^{\circ} 12' N.$ $113^{\circ} 33' E.$ er indtil videre slukket.
- 285. Sibirien. Yegorova Point. Taagesignal forandret.**
(N. t. M. Nr. 135. London 1938.)
Taagesignalet ved *Yegorova Point* Fyr paa c. $44^{\circ} 47' N.$ $136^{\circ} 26' E.$ afgives nu med Sirene, Et-Stød hver 1 m.
- 286. Japan. Hokkaido SE.-Kyst. Akkeshi Wan. Grund.**
(N. t. M. Nr. 110. London 1938.)
a. Et Skær med $1,8$ m Vand findes paa c. $43^{\circ} 01' N.$ $144^{\circ} 47' E.$, $2,09$ Sm 258° fra 73 m Triangulationsmærket ved *Barasan Zaki*.
b. $4,6$ m Skæret tæt W. for ovennævnte Plads findes ikke.

287. Australien. Victoria. Port Phillip. Oplysning om Afmærkning og Dybde.
(N. t. M. Nr. 111. London 1938.)
a. 2 Fadtønder er udlagt henholdsvis 0,68 Sm og 0,26 Sm 74° fra det røde, faste Fyr paa *Queenscliff* Kaj.
b. De 2 røde Tønder henholdsvis 0,22 Sm 80° og 0,23 Sm 132° fra ovennævnte Fyr er permanent inddraget.
c. Dybden 1,5 m 0,2 Sm 118° fra ovennævnte Fyr skal rettes til 3,1 m. *Queenscliff* Kaj røde, faste Fyr: c. 38° 16' S. 144° 40' E.
288. Australien S.-Kyst. Spencer Bugt. Port Augusta Anduvning. Grund findes ikke.
(N. t. M. Nr. 120. London 1938.)
Den i E. f. S. Nr. 51/4005 1937 meddelte 4,6 m Grund paa 33° 02' (30") S. 137° 36' (00") E., 0,4 Sm 156° fra det hvide, faste Fyr paa Spidsen af *Whyalla Wharf*, er forgæves eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 51/4005 1937.)
289. Hawaii Øerne. Molokai. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 121. London 1938.)
Synsviddens for Fyret paa *Laau Point* paa c. 21° 06' N. 157° 19' W. er forøget fra 12 til 18 Sm.
290. Tuamotu Øhav. Fakarava Island. Rotoava Anduvning. Oplysning om Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 122. London 1938.)
a. *Tapaeroa* Baake c. 0,6 Sm 278° fra *Rotoava* Flagstang paa c. 16° 02' S. 145° 36' W. er permanent nedlagt.
b. De to Tønder henholdsvis c. 0,4 Sm 242° og 1,5 Sm 246° fra ovennævnte Flagstang er permanent inddraget.

XI. Bekendtgørelser m. m.

291. Palæstina. Jaffa. Vaabenkontrol.
(U. f. s. Nr. 3/216. Stockholm 1938.)
I Havnene i *Palæstina* er indført skarp Vaabenkontrol. Ifølge Meddelelse fra Havnemyndighederne i *Jaffa* underkastes alle Skibe, som ankrer ved *Jaffa*, Kontrol vedrørende Skydevaaben og Ammunition, der findes om Bord. Hensigten hermed er at forhindre den strængt forbudte Handel med Vaaben. Skibsføreren skal ved Ankomsten udfylde og bekræfte en Blanket, hvorpaa skal opføres alt angaaende Skydevaaben og Ammunition.
c. 32° 03' N. 34° 44' E.

Kort, Farvaudsbeskrivelser m. m.

	N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
Korte eller Boge Nr.	<i>England:</i>
T	Supplement No. 6 til Antarctic Pilot.
N 1731	Italy. — Port of Naples.
N 1763	China. — Yung-chia-cheng and approaches. Limits 27° 37',5 N.—28° 03',5 N.—120° 35' E.—121° 19' E.
N 498	Plans on the east coast of Australia. Molle channel and Long Island sound, Kennedy sound. — Cid harbour. — Port Newry. — Gloucester passage.
R 1543	England. — Yarmouth and Lowestoft roads.
R 3509	Germany. — River Ems.

- R 2060 A North Atlantic ocean, eastern portion.
 R 2580 United States. — East river and approaches to New York.
 † 1763 China. — Wen chau port and approaches.
 † 498 Anchorages on the east coast of Australia.
 † 1125 Port Newry. Gloucester passage.
- Finland:*
- R 41 Truthällan—Stubben.

Tillæg.

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

292. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Forandring af Fyrbelysning udsat.
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 39/3053 1937 meddeles, at den deri bebudede Forandring af Fyrbelysningen ved *Aabenraa* Havn er udsat indtil videre.
 N B. Det grønne og røde, faste Fyr paa 55° 02' (29") N. 9° 25' (54") E., paa den yderste Spids af Molen mellem *Gammelhavn* og *Sydhavn*, er for Tiden slukket.
 (E. f. S. Nr. 39/3053 1937. Kort Nr. 318, 319, 241 og 298. Danske Lods, Side 370, Tillæg Nr. 3, Side 55. Havnelods, Side 23, Tillæg Nr. 1, Side 2. Fyr-Fort. Nr. 408, 410 og 411.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

293. (T). Danmark. Kattegat. Tisvildeleje. Skydeøvelser. Advarsel.
 Mellem *Tisvilde Hegn* og *Liseleje* vil der den 3. og 4. Februar samt den 2. og 3. Marts d. A. fra Kl. 0900 til Kl. 1600, blive afholdt Skarpskydningsforsøg med Kanoner i Skydeterrænet paa *Melby-Overdrev*.
 I dette Tidsrum er Farvandet N. for Skydepladsen, fra *Tangvejens* Skæring med Kystrevlen, c. 2300 m NE. for *Liseleje*, til *Stængehuset* i den W.-lige Ende af *Tisvilde Hegn*, spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 6000 m fra Kysten.
 Paa en Flagstang, der staar i Kystrevlen 3500 m NE. for *Liseleje*, er fra 1 Time før Skydningens Begyndelse, og saalænge denne varer, hejst et rødt Flag med hvid Spuns.
Tisvilde Hegn: c. 56° 03' N. 12° 03' E.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

294. Danmark. Graadyb. Esbjerg Havn. Nye Duc d'Alber.
 1. I *Fiskerihavnens* 4. Bassin er paa 55° 28' (36") N. 8° 25' (32") E. opført en Duc d'Albe til Brug ved Svajning for Kompassundersøgelse.
 2. E. for Tankskibsbroen i *Trøjfikhavnen* er paa 55° 28' (13") N. 8° 25' (47") E. opført en Duc d'Albe som Støttepunkt for Tankskibe.
 (Kort Nr. 303, 245 og 255. Havnelods, Side 55.)

Indholdsfortegnelse

over

Efterretninger for Søfarende

1937.

Følgeblade til E. f. S. (Oversigtskort m. m.) med Nr. 6.

Danmark.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>København—Rødbyhavn.</i> Opl. o. Brændetid for Luftfyр.....	1	Adv. vedr. Afm. i <i>danske</i> Gennemsejlingsfarvande	275
Adv. vedr. Afm. i indre <i>danske</i> Farvande...	217	Afm. i de <i>danske</i> Gennemsejlingsfarvande att. i Ord.	1057
Adv. vedr. Lystdr. i <i>danske</i> Farvande under Vinterper.....	218	Afm i indre <i>danske</i> Farvande att. i Ord....	1178

I.

Østersøen.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Østersøen.		Danmark.	
<i>Køls Nor SSE.</i> Fyrskib udl. midlt. som Observationskib 150; Udlægning udsat 501; do. udsat indtil videre 735; Fyrskib og Lystdr. midlt. udl. 1272; Lystdr. midlt. udl.....	2477	<i>Æro. Vejsnæs Nakke.</i> Fyr t. 625; Fyr er t..	1347
<i>Femern Bøll. Marienleuchte E.</i> Vrag „ <i>Maria Clausen</i> “ 906; Vrag forgæves eftersøgt 981; Vrag fj.....	1632	<i>Marstal</i> Bugt m. v. Skydeøvelser. Farv. midlt. spærret. Adv.....	2126
<i>Gedser—Warnemünde.</i> Sunken Mine forg eftersøgt	1853	<i>Laaland S.-Kyst. Kramnesse</i> Rett. t Kort og Sejlhaandbøger.....	3343
<i>Falsterbo S. Blenheim</i> Grund E. Vrag 3917; do. afm.	3919	<i>Gedser</i> Fyr. <i>Rødsand S.</i> Fyr. Opl. o. Advarselssign. for undersøiske Kabler 135; Taagesirene i Uord.....	276
<i>Smygehuk</i> SW. Undervandshindr.....	1940	<i>Gedser.</i> Fltd. og Kltd. ind. f. Is 626; do. genudl. 976; Fltd. forsv. 1854; do. genudl. 2208; Opl. o. <i>Gedser</i> Dagmærke.....	3628
		<i>Gedser Rev</i> Fyrskib ind. f. Is 295; do. genudl.	408

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn</i> lukket af Is. Havnefyr midt sl. 219; Tilsanding. Fyr midt. sl. Midt. Afm. 977; Dybde att. norm. Fyr att. t.	1439	<i>Ronneby indre Farvand. Sandviken Fyr</i> for. 1515; do. 2530; For. udf.	2811
<i>Fakse Bugt. Bundgarnspæle</i> ødel. Adv. 736; Skarpskydn. m. Luftværnskanoner. Adv. 2604	2604	<i>Hasslö. Farvandet til Garpuiken. Afm.</i>	1516
<i>Præstø Fjord. Præstø. Havnefyr</i>	136	<i>Karlskrona Anduvn. Aspö sten. Fast Søm.</i> genopf.	87
<i>Fakse Havn. Indsejlingsrenden</i> afm. 86; Opl. o. Grund, Afm. og Baakelinie 1612; Ledefyr t. 1787; Rettelse til Kort Nr. 333 og Havnelods 1936.	2883	<i>Karlskrona angöringsboj</i> midt. omb. 2270; do. genudl.	2531
<i>Rødvig Havn. Fyr</i> midt. sl. 277; Tilsan- ding 824; Dybde att. norm.	1503	<i>Karlskrona Havn. Ledefyr</i> fl. 1352; Radio- mast opf.	3029
<i>Bornholm. Ronne Lys- og Fltd.</i> midt. sl. 1605; do. att. t. 1613; do. midt. ind. 2333; do. genudl.	2529	<i>Utklipporna NE. og E. Søm. forsv.</i> 413; Søm. genudl. 825; Søm. genudl. 982; Søm. forsv. 1353; do. genudl.	1442
<i>Hasle Havn. Radiofyr</i> opr.	3705	<i>Klotet Lys- og Fltd.</i> midt. sl. 415; do. ind. ...	504
<i>Svaneke. Fyr</i> midt. sl. 389; do. att. t. ...	1173	<i>Ölandsrev Fyrskib</i> omb. midt. 1617; do. midt. omb. 1860; do. att. udl.	2338
<i>Nekso. Havnefyr</i> sl. Taagesign. u. a. Virksomh. 296; do. att. i Ord.	496	<i>Utgrunden Fyrskib</i> for. 3; For. udf.	1121
<i>Salthammer Rev. Søm. i Uord.</i> 4011; do. att. i Ord.	4016	<i>Öland W.-Kyst. Grönhögen Fyr</i> midt. sl. 2532; do. att. t.	3415
		<i>Öland W.-Kyst. Degerhamn. Opgrunding</i> 298; Indsejlingsrende oprenset 1517; Afm. fl.	1788
		<i>Kalmar S. Grund. Søm. fl.</i>	1354
		<i>Kalmar—Färjestaden. Grund. Søm. udl.</i> 506; Opl. o. Grund 2678; Søm. fl. 2742; Midt. Stage udl.	3550
		<i>Borgholm. Dægmarker</i> for.	1182
		<i>Öland W.-Kyst. Borgholm. Fyr</i> midt. sl. 1789; do. att. t.	1861
		<i>Timmernabben. Afm. ind.</i>	1518
		<i>Mönsteråsleden. Oknö Fyr</i> for. 2743; Fyr t. 1519	2744
		<i>Figeholm. Afm. ind.</i>	1519
		<i>Göland. Visby. Opl. o. Lods.</i>	3551
		<i>Undervandshindr.</i>	2887
		<i>Färösund. Lystd. for.</i>	1616
		<i>Färö—Salvorev. Søm. ind.</i>	1700
		<i>Furillen Fyr. Opl. o. Brændetid.</i>	3769
		<i>Slite Anduvn. Stangbaake</i> ødel. 737; do. genopf.	1701
		<i>Hoborgs rev Lys- og Fltd.</i> midt. sl.	414
		<i>St. Oknö. Lodsudkigsstat.</i> midt. lukket 300; do. att. i Virksomh.	1056
		<i>Furön. Lodsudkigsstat.</i> lukket for Is 417; do. att. i Virksomh.	1123
		<i>Kräkelund N. Soen Fyr</i> sl. midt.	1862
		<i>Storkläppen. Grunde</i>	3135
		<i>Stockholm Skærgaard og Göland. Adv. vedr.</i> Lystdr.	307
		<i>Fångö SW. Flatskär. Opl. o. Dybder</i>	2405
		<i>Häradsjär Fyr</i> for. 908; For. udf.	1863
		<i>Ettersundet sydöstra, Ettersundet nordvästra</i> og <i>Stegeborg Fyr</i> for. 1702; do. 2812; For. udf. 3207	3207
		<i>Arkö. Afm. for.</i> 1520; Opl. o. Afm. Rett. t. Søkort 3030; Oplysn. o. <i>Arkö Ledefyr</i>	3921
		<i>Landsort-Häradsjär. Fyrbelysn. for</i> 1277; do.	2127
		<i>Hävringe Fyrskib</i> midt. ind. 1865; do. att. udl.	2337
		<i>Bråviken. Norrköping Luftfyr</i> t.	1521
		<i>Indsejlingsrenden til Norrköping. Duc d'Albe</i> Fyr ødel. Midt. Afm. udl. 2209; Fyr- belysn. for. 2468; Duc d'Albe Fyr genopf. og t. Midt. Afm. ind. 2533; Fyrbelysn. for 3487; do.	3770
		<i>Skepna. Opl. o. Fyr Adv.</i>	511
		<i>Södertälje-Femörehuvud. Bokösund. Grund</i> 2210; Søm. udl.	3345
		<i>Stockholm Skærgaard. Landsort-Dalarö. Vik-</i> <i>sten Fyr</i> t. 1282; Fyr er t. 2962; Opl. o. Fyrs Brændetid.	3771
		<i>Måsknöv Fyr</i> for. 1283; For. udf.	2963

Sverige.

<i>Lodsstat. nedl.</i>	2
<i>Fyr sl. f. Is el. Vinter</i> 301. 418. 510. 512. 630 631. 632. 633. 738. 739. 740. 826. 1062	1062
<i>Fyr att. t.</i> 1122. 1276. 1278. 1279 1280 1357. 1358. 1359. 1362 1443. 1864	1864
<i>Fyrskibe ind. f. Is el. Vinter.</i> 390. 909	909
<i>Fyrskibe genudl.</i> 1060. 1111	1111
<i>Lystdr. sl. f. Is.</i> 3920	3920
<i>Lystdr. att. t.</i> 4017	4017
<i>Lystdr. ind. f. Is el. Vinter</i> 88. 302. 303. 304. 305 416. 419. 420. 421. 422. 502. 504. 505. 507 508. 509. 513. 629. 827 3922. 4018	4018
<i>Lystdr. genudl.</i> 634. 1120. 1179. 1180. 1183 1274. 1275. 1281. 1355. 1356 1360. 1361 1444. 1445. 1446. 1447. 1522. 1524. 1616	1616
<i>Kltd. ind. f. Is el. Vinter</i> 299. 306. 3706	3706
<i>Kltd. genudl.</i> 1181. 1441. 1448	1448
<i>Trälleborg. Lystdr. midt. sl.</i> 409; do. att. t. 627; Lystd. midt. ind. 1058; Kltd. ind. midt. 2466; Lystd. genudl. 2605; Kltd. genudl. 2741; Trafiksignaler for Færgerne 3344	3344
<i>Smygehuk. Östratorp. Kltd. udl.</i> 2404	2404
<i>Ystad. Lys- og Fltd. udl.</i> 1350; do. udl. 1614	1614
<i>Simrishamn. Søm. forsv.</i> 411; do. genudl. 628; Taagesign. opr. 907; do. opr. 1615; Signaler for Lukning af Stormporte. Adv. 3206	3206
<i>Simrishamn E. Lystd. midt. sl.</i> 410; do. att. t.	503
<i>Åhus. Lystd. midt. sl.</i> 412; do. ind. 502; do. genudl. 1119; Opl. o. Lystdr. 1510; <i>Åhus redd. N.-Djupet. Søm. ind.</i> 1511; Kltd. ind. midt.	2467
<i>Sölvesborgsviken. Fyr</i> midt. sl. 1059; do. att. t.	1440
<i>Hanö NW. Laxgrund. Søm. i Uord.</i> 297; do. att. i Ord.	2886
<i>Tärnö. Lodsstat. nedl.</i> 1273	1273
<i>Indløbet til Ronneby. Dunsö nabb Lystd.</i> midt. ind.	1351
<i>Ronneby W.-lige Indløb forbi Gäsfeten. Afm.</i> udl.	1512
<i>Ronneby W.-lige Indløb W.-lige Del. Afm.</i> ind.	1513
<i>Ronneby E.-lige Indløb. Afm. for.</i>	1514

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Lys- og Kltdr. ind. f. Is el. Vinter	221. 430.	3776	
Lys- og Fltd. genudl.		1798	
Lystd. genudl.	2042.	2133	
Lys- og Kltd. genudl.		2044	
Lodsudkigstat. lukket for Vinteren.		223	
Afm. for.		990	
Indløbet til Røyttä. Søm. fl.		2539	
Ajos. Søm. ind. 829; do. 830; Ny Ledelinie opr. 986; Afm. for. 987; Nyt Løb. Nye Ledebaaker opf. Afm. for. 988; Rettelse til E. f. S. Nr. 988		1125	
Ykskivi. Lodsudkigstat. nedl.		1531	
Vatunki. Afm. for. Nye Ledebaaker opf.		989	
Kraaseli Ledebaake fj. Nyt Fyr t. 1126; Ledebaake fj 2211; Nyt Fyr t.		2212	
Indløbet til Kemi. Opl. o. Dybde.		743	
Kemi Fyrskib omb. midlt. 3287; Reservefyrskib udl.		3347	
Ulkokrunni-Ii-Röyttä. Nye Grunde.		2683	
Marjanieni. Søm. ind. 831; do. 832; do. udl.		833	
Oulu Indløb. Hietasaari Baake for.		1796	
Hailuoto W. Vrag. Adv.		2213	
Hailuoto. Fyr t. 2134; Fyr t.		2346	
Taavo. Baake ombygges 1127; do. er ombygget.		2043	
Raahé (Brahestad). Ny Afm.		1797	
Yxpila—Gamlakarleby. Baake nedl. 1289; Baake nedl. Fyr t. 1290; Nyt Fyr t. 1291; Ledefyrlinie nedl. Nye Baaker 2135; do. 2540; Fyr kun til Brug for Lodser 2541; Baake nedl. 2542; Nye Ledefyr t. 2543; Ledefyr for. 2544; Ny Afm. 3489; Ledebaaker fl. og for.		3490	
Tankar. Nyt Søm. udl.		834	
Tankar nedre Fyr. Ny Lysvinkel.		3777	
Gnydingen Baake opf.		744	
Boskär. Ny Baake.		3209	
Ryssbergets Baake for.		3210	
Norrskär Havnefyr for.		745	
Vasa-Rönnskär. Uddybn. 3555; Afm. for. 3556; Palle fj.		3709	
Indløbet til Vasa. Nye Ledebaaker opf. 836; Lilla Svartbådan Fyr for. 1128; Korsö Fyr t.		2607	
Vasa Skærgaard. Replot. Nyt Fiskerfyr t.		835	
Sälgrund. Søm. ind. 837; Vändningsmärket. Ny Baake opf.		2966	
Rauma Fyrskib midlt. ind. 3036; do. genudl.		3137	
Indløbet til Rauma. Ledebaaker for.		2967	
Rauma Havneomraade. Søm. iud.		2214	
Usikaupunki (Nystad). Ny Afm.		1799	
Skärgårdshavet.			
Fyr al. f. Vinter	433. 638. 639.	919	
Fyr att. t.	1370. 1534. 2818. 2819.	3212	
Åbo-Mariehamn. Nye Luftfyr. Adv. 2546; Opl. o. Fyr		2684	
Storbrotten Fyrskib midlt. ind. 818; do. genudl. 839; do. ind. f. Is 918; do. genudl. 1188; do. midlt. ind. 2215; do. genudl.		2348	
Purha Fyr for. 2045; For. udf.		2409	
Tallholm Fyr for. 2046; For. udf.		2410	
Ålandsoerne. Rödhamn. Radiofyr opr. 1710; Opl. o. Radiofyr 2747; Radiofyr forsøgsvis i Virksomh. Opl. o. Signal.		3288	
Åland. Degerby. Baake opf.		3348	
Stora Sottunga-Kökar. Løb lukket. Søm. ind. Baaker nedl. Nyt Løb aabnet. Nye Ledebaaker og Varde opf.		3029	
Åland Skærgaard. Søm. inddr.		3037	
Åland. Kökar. Afm. ind.		3211	
Åland Skærgaard. Skarpskär Fyr fl. 2271; do. 2608; or fl.		2888	
Keitsor. Ny Stenvarde opf.		2968	
Kalvholm Fyr for. 2048; For. udf.		2412	
Rödbådan Fyr for. 2047; For. udf. 2411; Fyr for.		2545	
Åbo Skærgaard. Taipalsaari. Ny Stenvarde opf.		2969	
Dalsbruk. Ny Baakelinie		3926	
Kimito Kanal. Uddybningsarb. Adv. 2049; Baake ødel.		3291	
Skiftet. Rödakon Lys- og Kltd. midlt. sl. 225; do. ind. f. Vinter 434; do. genudl.		1535	
Kobbaklintarna. Nyt Fyr t.		92	
Utö. Torvskär. Fyrlanterne ommalet.		3289	
Utö. Knivskär. Fyrlanterne ommalet.		3290	
Utö Radiofyr. Ekstraudsendelser.		840	
Bogskär. Grund		1536	

Finske Bugt.

Finland.

Finske Bugt.

Fyr sl. f. Is el. Vinter	435. 436. 437. 641.	642
	643. 645. 646. 647. 648. 650. 651. 652.	653
	654. 749. 752. 754. 842. 921. 922. 924.	925
Fyr att. t.	1269. 1292. 1372. 1374. 1375.	1376. 1377. 1378. 1379. 1380. 1381. 1382. 1383.
	1384. 1385. 1386. 1538. 1539. 1541. 1543. 1544.	1546. 1629
Fyrskibe ind. f. Is el. Vinter.		318. 319
Fyrskibe genudl.		1457. 1540
Lodsudkigstat. lukket f. Vinter.		438. 640
Lodsudkigstat. att. i Virksomh.		1371. 1537
W-lige Anduvn. til Hangö. Kistskär Baake ødelagt 5; do. genopf.		2820
Tvärminne. Ny Afm.		3038
Hästö-Busö. Spirt. forsynet med Ballon 1869; Afm. for.		2822
Hästö Busö-Jussarö. Opl. o. Grund. Ny Afm. 2821; Baake for.		3039
Julö. Ny Afm.		2823
Barösund. Nye Ledebaaker opf.		1456
Porkkala-Kallbåda. Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 747; do. att. i Virksomh.		920
Stora Träskö Forfyr. Lysvinkel for.		3780
Ångslandet. Afm. for. 748; For. udf.		1870
Helsinki Fyrskib midlt. omb. 1348; Opl. o. Reservefyrskib 1373; do. genudl. 3040; Topkugle borttaget.		3213
Helsingfors Skærgaard. Ledebaaker nedl. 3214; Ny Ledefyrlinie t. 3215; do. t.		3781
Ny Baakelinie.		3041
Gråhara Radiofyr. Ekstraudsendelser.		841
Afm. att. udl. 1871; Nyt Løb. Ny Afm.		3782
Sveaborg N. Søm. udl.		2272
Långörn (Särkkä) Fyr for.		750
Långörnsund. Grund bortspr. Søm. ind.		751
Söderskär Fyr. Lysvinkel for.		3783
Gråskär N. og E. Afm. for.		2273
Tredjeholm Fyr. Lysvinkel for.		3784
Utterholm Fyr. Lysvinkel for.		3785
Risholm Fyr nedl. 644; Nyt Fyr t.		843
Vätskär. Færvand lukket. Søm. ind.		844
Lovisa Indløb. Nyt Søm.		1542
Orregrund. Afm. for.		2970

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Boistö</i> og <i>Lövö</i> Ledefyrlinie. Lysvinkler for.	3786	Lystdr. genudl.	1712
<i>Kotka</i> Indløb. <i>Reipo</i> Baake fj. Nyt Fyr t.		Ny Afm.	1801
1129; do.	2349	<i>Mohni</i> Fyr. Synsv. midlt. formindsket 2350;	
<i>Männiklubb</i> Fyr. Adv. 753; Vragdele fj.	1293	Fyr att. norm.	3292
Ny Ledelinie	3710	<i>Juminda</i> . Nyt Fyrtaarn u. Bygn. 2071; Fyr-	
<i>Kotka</i> . <i>Hevossaari</i> Løb. Afm. for.	923	belysn. for.	3293
<i>Kukouri</i> Fyr. Lysvinkler for.	3787	Skydeøvn. og Bombekastn. Farv. midlt. sp.	
<i>Suursaari</i> (<i>Hogland</i>). Fyr for. midlt. 1800;		Adv.	1875
do. att. norm.	2824	<i>Prangli</i> (<i>St. Wrangel</i>). Fyrbelysn. for. 2473;	
<i>Hamina</i> Anduvn. <i>Hajaskari</i> Fyr for.	6	For. udf.	2689
Indløbet til <i>Hamina</i> . <i>Hilloniemi</i> nedre Fyr		<i>Tallinn</i> Fyrskib. Radiofyr i Virksomhed ...	143
midlt. sl. 2413; do. att. t. 2547; Ledebaaker		<i>Tallinn</i> Anduvn. Skydeøvelser.	2051
for.	3042	<i>Paldiski</i> (<i>Baltisk Port</i>). Fyr. for. 2690; For.	
<i>Hamina</i> Havneomraade. Nyt Løb. Ny		udf.	3630
Havn. Midlt. Afm. Sømærke inddr.	3927	<i>Krüssgrund</i> (<i>Græsgrund</i>). Ny Fyrbaake opf.	2218
<i>Aspö</i> . <i>Veitkari</i> Fyr for.	3711	<i>Oemussaar</i> (<i>Odenholm</i>) Fyr for. 2609; For.	
<i>Velperkari</i> Fyr t.	2470	udf.	2890
<i>Kuorsalo</i> SW. Ledefyr t. 2471; Opl. o. Fyr.	2548	<i>Norrby</i> gamle Ledemærke fj.	1802
<i>Kuorsalo</i> . Ledebaaker for. 2085; Afm. for.	3712	<i>Hiiumadal</i> . Afm. ind.	1804
<i>Kuorsalo</i> SE. Afm. for. 649; <i>Lotouri</i> Fyr t.		<i>Hiiumadal</i> . <i>Tallinn</i> Havn. Afm. for.	1803
2472; Søm. fl.	2549	<i>Hiiumadal</i> Fyrskib omb. midlt. 2274; do. ...	3631
<i>Parrio</i> og <i>Santio</i> Ledefyrlinie. Lysvinkler for.	3788	<i>Moon Sund</i> . Fyr sl. f. Is el. Vinter ... 442.	3929
<i>Kiuskeri</i> Fyr. Lysvinkler for.	3789	Fyr att. t.	1713
<i>Ruonti</i> (<i>Rondö</i>) Fyr. Lysvinkler for.	4031	Lystdr. ind. f. Vinter. 144. 440.	3930
<i>Teikarinselskä-Makslathi</i> . Ny Spirtd.	3790	Lystdr. genudl.	1714
<i>Uuras</i> Indløb. Ny Ledebaake opf. 3713;		<i>Harilaid</i> Fyr. for.	3933
Baake nedl.	3714	<i>Hobulaid</i> (<i>Hestholm</i>) Forfyr. Opl. o. Fyr	2891
<i>Teikarinselskä-Makslathi</i> . Opl. o. Dybde ...	3928	<i>Rohuküla</i> . Grund afm.	2474
<i>Uuras</i> . <i>Tuppuransaari</i> . Fyr for.	2216	<i>Karatma</i> Ledelinie. Opl. o. Ledebaaker.	2275
<i>Kuninkaansaari</i> . Fyr for. 1545; For. udf.	2217	<i>Haapsalu</i> Anduvn. Afm. for.	1805
<i>Uuraansaari</i> . Ledebaaker nedl.	4032	<i>Pullapää</i> . Ledebaaker opf.	2276
<i>Kirkkoniemi-Uuraansaari</i> . Opl. o. Dybde	4033	<i>Dagö</i> . <i>Orjaku</i> Havn. Havnearb. Lede-	
<i>Tapola</i> Fyr midlt. for. 2686; do. att. norm.	3216	baaker opf. Spirtdr. udl. 2136; Afm. for.	
<i>Pinkeli</i> Fyr sl. midlt. 1872; do. att. t.	2347	2072; Baake nedr. Ledefyr t.	3294
<i>Trängsund</i> (<i>Uuraanportti</i>). Strømsign. ...	991	<i>Riga Bugt</i> . Fyr sl. f. Vinter. 443.	3932
<i>Viihuri-Uuras</i> . Uddybningaarb. Adv. 3715;		Fyr att. t.	1715
Opl. o. Dybder.	3791	Lystdr. ind. f. Vinter. 145.	3933
		Lystdr. genudl.	1716
		<i>Kihnu</i> Havn. Nyt Havnefyr etableret. ...	3934
		<i>Ruhnu</i> Fyr ombygges 1806; Fyr delvis	
		formærket 2277; Fyr for.	3935
		<i>Saaremaa</i> E.-Kyst. <i>Koiguste Bugt</i> . Baaker	
		opf. Spirtd. udl. 2052; Rett. t. do. ...	2351
		<i>Pärnu Bugt</i> . Spirtd. udl. 2053; <i>Vaiste</i> An-	
		duvn. Søm. udl.	2691
		<i>Undva</i> . Baake fj.	1807

Rusland.

Finske Bugt.

<i>Nagajewa</i> Bank. Lystd. udl.	2889
<i>Srednjaja</i> Banke S. Vrag fj. Lystd. fl. tilbage	3138
<i>Kronstadt</i> Bugt. <i>Diomid</i> Lystd. omb. m.	
Lys- og Fltd.	3716
<i>Leningrad</i> Fyrskib midlt. fl. Sejladsfor-	
skrift 142; Fyrskib ind. f. Is. Opl. o.	
Lods 655; Fyrskib genudl. 1873; Trafik-	
signaler 1941; Trafikbest.	3856
<i>Neva Bugt</i> . <i>Kronstadt</i> . Fort <i>Kronschlot</i> . Fyr	
t.	2748
<i>Peterhof</i> E. Kendeligt Mærke fj. 992; Fyr	
for.	2050
<i>Peterhof</i> . Ledefyr for. 2687; Lystdr. udl. ...	3718
<i>Leningrad</i> <i>Sokanal</i> . Lystdr. for.	7
<i>Kronstadt</i> Bugt. <i>Schepelev</i> Fyr NE. Vrag	
afm. 1874; Vrag fj. Vragafm. ind.	3717
<i>Schepelev</i> Fyr. Radiofyr. Sendetider for. ...	2688
<i>Narva</i> Bugt. <i>Vigrund</i> Fyrbaake for.	1630

Estland.

Fyr sl. f. Is el. Vinter.	441
Fyr att. t.	1711
Lystdr. ind. f. Is el. Vinter.	439

Letland.

<i>Riga Bugt</i> . Lystdr. ind. f. Vinter 444; do.	
genudl. 1942; Lystdr. ind. f. Vinter.	4034
<i>Daugavgriva</i> . Taagesign. midlt. u. a. Virk-	
somh. 2278; do. att. i Virksomh.	3850
<i>Dünamünde</i> . Opl. o. Fyrbelysn.	2475
<i>Mersrags</i> . Fyrs Synsvide for.	2610
<i>Kolkasrags</i> Fyr. Radiofyr. Signal og	
Sendetider forsøgsvis for.	3857
<i>Irben</i> Stræde. Lystdr. ind. f. Vinter 445; do.	
genudl.	1547
Indløbet til <i>Riga Bugt</i> . <i>Ovisi</i> Fyrskib ind. f.	
Is 446; do. genudl. 1548; Radiofyr. Signal	
og Sendetid forsøgsvis for.	3858
<i>Ovisi</i> (<i>Lyserort</i>). Fyrs Synsvidd. for.	2611
<i>Østersøen</i> . Lystdr. ind. f. Vinter 447; do.	
genudl. 1549; do. genudl.	1943
<i>Ventspil</i> (<i>Windau</i>) Anduvn. Grund.	2279
<i>Liepāja</i> (<i>Libau</i>). Opl. o. Fyr 2612; S-lige	
Havneindløb. Fyr t. Opl. o. Dybde.	3851

	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Memelomraadet.		
<i>Memel.</i> Indløb tilsandet 1294; Dybde i Indløb. Besejlingsforhold 1387; Dybde i Havneindløb att. norm.....	1550	
Tyskland.		
<i>Sommerafm.</i>	993	
<i>Vinterafm.</i>	3295	3349
<i>Brüsterort-Riff.</i> Lys- og Fltd. sl. 320; do. ind. f. Is 448; do. genudl.....	1180	
<i>Pillau</i> Lys- og Fltdr. inddr. for Is 391; do. genudl.....	1189	
<i>Danzig Bugt.</i> <i>Neukrug.</i> Tdr. midlt. udl...	1876	
Danzigomraadet.		
<i>Sommerafm.</i>	1063	
<i>Vinterafm.</i>	3557	
<i>Danzig Bugt.</i> <i>Neufahrwasser</i> og <i>Neufähr.</i> Opl. o. Afm.	755	
<i>Schiewenhorst</i> Fyr. Rød Lysvinkel fj....	3632	
<i>Wechsel</i> Munding. <i>Neufähr.</i> Afm.....	1717	
<i>Neufahrwasser.</i> Søm. ind. f. Is 521; Under- vandstaagesignalmembran genudl. og fl.	1718	
<i>Zoppot.</i> Radiofyr opr. 2749; do. nedl....	2973	
Polen.		
<i>Danzig Bugt.</i> Lystdr. ind. f. Vinter.....	148	
Stormvarselsstat. 845; Lystdr. for. 1190; Lystdr. udl. og for. 1719; Lystd. ikke udl. 1808; Lystd. <i>Hel-Graniczna</i> for....	2137	
<i>Orlowo.</i> Taagesign. opr.	146	
<i>Gdynia</i> Red. Lys- og Fltd. ind. 147; Forbudt Ankerpl. 2476; do.....	3043	
<i>Gdynia.</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 2054; do. 2138; Radiofyr att. i Virksomh.....	3633	
<i>Gdynia.</i> Handelshavnen. Opl. o. Lystdr. 93; Undervandstaagesign. att. i Virksomh. 94; Fyr for.....	2139	
<i>Puck</i> Bugt. Torpedoskydeplads afm. 2352; For. a. Grænsen for forbudt Omraade..	3044	
<i>Hel</i> Havn. Taagesign. for.....	3350	
Tyskland.		
Midterste Del af <i>Østersøen.</i> Radiopejltj. midlt. indst.....	2892	
<i>Rowe-Bank</i> Søm. att. udl.....	8	
<i>Stolpe</i> Banke S. Vrag afm.....	449	
<i>Stolpmünde.</i> Lystd. midlt. udl. Borearbejde 1944; Lystd. ind. Lystd. midlt. udl. Borearbejde	3139	
<i>Rügenwalde.</i> <i>Wipper.</i> Dybde aft. 1130; Dybde att. norm. 1720; Opl. o. Dybde.....	3792	
<i>Jershöft</i> NW. Vrag „ <i>Aighefs</i> “	1631	
<i>Oder-Bank.</i> Lyatdr. ind. f. Is 321; do. genudl.	1131	
<i>Adlergrund</i> Fyrskib midlt. omb. 756; do. genudl. 1295; do. midlt. omb. 2353; do. genudl.....	2750	
<i>Swinemünde</i> E. <i>Misdroy.</i> Afm. af Brorester midlt. for. 1721; <i>Vinterafm.</i>	3140	
<i>Swinemünde</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is.....	450	
<i>Greifswalder-Oie</i> S. <i>Zinnowitz</i> Anduvning. Midlt. Afm. 1722; do. ind.....	3141	
<i>Zinnowitz</i> Bro NE. Midlt. Afm. 1723; do. ind.....	3142	
<i>Greifswalder Oie</i> E. t. N. Td. midlt. udl. 1809; do. ind.....	2974	
<i>Rügen</i> E.-Kyst. <i>Quitlas.</i> Afm. midlt. for. 1810; Afm. att. norm.....	2975	
<i>Granitzer Ort</i> E. Sunken Mine. Adv.....	1551	
<i>Sassnitz</i> SE. Vrag afm. 656; Vrag fj.....	758	
<i>Sassnitz.</i> Vrag afm. 1191; Vrag fj.....	1458	
<i>Arkona.</i> Taagesign. for. 1877; do. for...	3045	
Tdr. og Fiskemærker midlt. udl.....	1946	
<i>Stubbenkammer</i> Radiofyr. Opl. o. Sendetider 3421; do.	3634	
<i>Stubbenkammer</i> NE. Vrag „ <i>Anna</i> “. Adv. 9; Opl. o. Vrag.....	149	
<i>Stubbenkammer</i> Lys-, Fl.- og Kltd. ind. f. Is 392; Lys- og Fltd. udl. 926; Lys-, Fl.- og Kltd. genudl. 1945; Pladstd. udl.....	3859	
<i>Plantagenetgrund</i> N. Lys- og Fltd. bortdr. 522; do. genudl.	1064	
<i>Darsser Ort</i> NE. <i>Prerow</i> Banke N. Vrag „ <i>Taube</i> “ 523; Vrag fj.....	757	
<i>Darsser Ort</i> O. Lys- og Kltd. omb. med <i>Vintørsøm.</i>	4073	
<i>Warnemünde.</i> Lys- og Kltd. ind. f. Is 322; do. genudl. 846; Radiofyr midlt. u. a. Virksomhed 1878; do. atter i Virksomhed	2140	
<i>Mecklenburg</i> Bugt. Afm. af Lossepl.....	1459	
<i>Pelzerhaken</i> Fyr midlt. delvis formørket 226; Forbudt Ankeromraade udvidet 657; Fyr delvis formørket 994; Nyt Fyrtaarn 1724; do.....	2751	
<i>Dahmeshöved</i> Fyr. for. 1460; For. udf....	1811	
<i>Lübeck</i> Bugt. <i>Neustadt.</i> Lystd. udl. 3143; Fyr t. Fyr for. Taagesign. opr. 3144; For. udf.....	3351	
Luftfyrs Brændetid 1134; do.	3217	
<i>Femer Bælt.</i> <i>Puttgarden Riff.</i> Kabeltd. ind. f. Vinter 95; do.....	4035	
<i>Fehmarnbælt</i> Fyrskib ind. f. Is 393; do. genudl. 524; do. midlt. omb.....	1879	
<i>Femernsund.</i> <i>Burgstanken</i> Indsejlingsrende. Tilsanding 658; Uddybn. Adv. 1132; Fyr for. 1461; For. udf. 1812; Fyr for. 3046; For. udf.....	3352	
<i>Orth</i> Bugt. <i>Orth</i> Mølle nedr.....	96	
Tdr. fl.	1133	
<i>Kielerbugt.</i> <i>Femern</i> W. Vrag 227; do. afm. 323; Vrag fj. Vragafm. ind.....	659	
<i>Gabelsfach</i> NE. Opl. o. Lystd.....	927	
<i>Hohwacht</i> Bugt. Bomber sunket. Adv. 2976; Opl. o. sunkne Bomber.....	3719	
<i>Neuland</i> Fyr N. ¼ W. Vrag 995; do. forg. eftersøgt	1135	
<i>Kieler Fjord.</i> Adv.....	10	
<i>Kielerfjord</i> og <i>Stranderbugt.</i> Kapseljladsmærker	1880	
<i>Kiel</i> Fyrskib ind. f. Is 394; do. genudl. 525; Varselsignal 1552; Fyrskib midlt. omb...	3860	
<i>W.-lige Østersø.</i> Adv. vedr. Afm.....	324	
<i>Eckernförde</i> Fjord. <i>Eckernförde.</i> Udsigts- taarn	3720	
<i>Boknis Eck</i> E. Spærret Omraade 1633; do. frigivet.....	3721	
<i>Boknis Eck</i> NE. Vrag.....	2893	
Kabelomraader. Forbud mod Ankring og Fiskeri.....	1462	

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

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Sundet.		Søndre Havn. Teglværkshavn. Uddybn.	
Ven W. Vrag „Leda“ afm. 1635; Vrag uska- deliggjort. Vragafm. ind.....	1725	1947; Mindre Uddybn. Søm. ind.....	3492
Danmark.		Kongedyb. Tdr. ind. f. Vinter 231; do. genudl.	1067
Lystdr. ind. f. Is	328	Provestens Havn. Opl. o. Ledefyr 14; Ny Bølgebryder u. Bygn. 1505; N.-lige Bølge- bryder. Fyr t.	3635
Lystdr. genudl.	528. 663	Provestens Havn S. Bølgebryder. Fyr t. 83; Bølgebryder forlænges 760; Uddybning 3047; Søm. ind.	3218
Nakkehoved Radiofyr erstattes af Gilleleje Flak N. Radiofyr 2055; do. er udf.....	2354	Provsten E. Grøn Spidstd. ind.....	664
Ellekilde Høge Lys- og Kltd. kærtret 203; do. ind. f. Is 228; do. genudl.	619	Hollænderdyb. Saltholm Flak NW. Lys- og Kltd. midt. omb. 2057; do. genudl.....	2552
Lappegrund Fyrskib ind. f. Is 325; Reserve- fyrskib midt. udl. 451; Fyrskib genudl. 526; do. ind. f. Is 898; do. genudl. 928; Fyrskib omb. midt. 1504; Fyrskib midt. omb. 1607; Fyrskib genudl. 3282; do....	3422	Saltholm NW.-Kyst. Barakkebroen. Rectt. t. Kort og Sejlhaandbøger	3354
Helsingør. Vindsagn. midt. u. a. Virksomh. 278; do. att. i Virksomh. 1634; do. midt. u. a. Virksomh. 2123; Ledefyr midt. sl. 3283; Ledefyr att. t.	3296	Middelgrund S. Lystd. ind. f. Is.....	284
Espergærde Havn. Tilsanding 660; Dybde att. norm.....	2598	Knolden Lys- og Fltd. midt. sl. 204; do. att. t. 232; do. ind. f. Is	285
Stellen Havn. Indsejling tilsandet 229; Ind- sejling oprenset. Fyrs Brændetid for....	1112	Amager E.-Kyst. Sundbyøster Pælebro. Fyr midt. for. 1436; do. att. normalt	2124
Rungsted Havn. Dybde aft. 452; Dybde att. normal	1065	Nordre Rose. Fyr tændes o. Dagen i usigtbart Vejr 329; Opl. o. Fyr	665
Lous Flak Lys- og Fltd. ind. f. Is 230; do. genudl.	661	Nordre-Rose Lystd. ind. f. Is	286
Skodsborg. Vrag „Kirstine“ afm. 3423; Vrag fj. Afm. ind.	3491	Drogden. Drogden Fyr u. Opf. Midt. Afm. 15; Fyr t. Opl. o. Taagesign., Radiofyr m. m. 1608; Fyr t. Fyrskib og Lystd. ind. 1881; Fyr i Virksomh. Fyrskib og Lystd. ind. 1948; Opl. o. Lodsstat.....	1949
Taarbæk Rev Lys- og Kltd. ind. f. Is 326; do. genudl. 527; do. midt. omb. 2056; do. genudl.	2550	Drogden gravede Rende. Lystdr. ind. f. Is 287; do. 330; Opl. o. Lystdr. 453; Lystdr. genudl. 529; do. 666; Lystd. „C“ midt. ind. 1694; do. genudl. 1727; Lystdr. Nr. 1 og 3 ind. perm. 3546; do. er ind... Drogden Fyrskib ind. f. Is 331; do. genudl. 454; do. ind. 1881; do. perm. ind.....	3722
Taarbæk Havn. Indsejling tilsandet 759; Dybde att. norm.....	1726	S.-lige Grænse for Københavns Red for... Flinterenden. Nordre-Flint. Midt. Stang- baake	2590
Skovshoved Havn. Opl. o. Havnearb. Midt. Fyrbelysn. 11; Midt. Fyrbelysn. sl. 279; Havnefyr midt. sl. 327; Midt. Fyrbelysn. 1270; Havnefyr att. t. 1636; Opl. o. Havne- arbejder 1692; do.	2141	Søndre-Flint S.E. Kltd. udl. 2463; do. ind. 3636	
Hellerup Lystbaadehavn. Søm. genudl. 1136; do. ind. f. Vinter	3620	Amager S.-Kyst. Bundgarnspæle afbrækket. Adv.....	996
Lautrup Havn S. Afm. af Kloakledn. for... Svanemollebugten. Kloakledn. Prøveboringer 97; do. 929; Prøveboringer tilendebragt 1066; Prøveboringer fortsættes 1296; Lyst- baadehavn u. Bygn. 1693; Prøveboringer Svanemollebugten. Bøje udl. midt. til Brug v. Kapsejlads	3413	Kalveboderne. Afm. i Uord. p. Gr. af Is 205; Kalveboderne S. Lys- og Fltd. ind. f. Is 332; do. genudl. 1068; Kalveboderne N. Lystd. udl. 2464; Sten fj. 3493; Kalvebo- derne N. Lystd. ind.....	3861
Middelgrundsfort og Drogden Radiofyr Sende- tider for	3621	Køge Bugt. Kongelundsatteri. Skydeøvn. Adv.....	84
Middelgrundsfort. Skydeøvn. Adv. 062; do. 1297; do.	2551	Mosedø Batteri. Signal f. Skydn.....	16
Middelgrundsfort. Flakfort. Skydeøvn. Adv. København. Kalkbrænderihavns Indløb. Ben- zinhavn W. Søm. ind.....	3353	Avedøre. Skydn. Adv.	17
Signaler for Skydn. fra Forterne 12; Kap- sejladsmærker midt. udl. 1855; do. ind.	2977	Køge Bugt N.-lige Del. Fast Kapsejlads- mærke udl. 1463; er udl. 2058; do. ind.	3219
Lynetten Vinkelfyr for. 3622; For. udf....	3793	Køge Bugt m. v. Skydeøvn. Farvand midt. sp. Adv.....	2553
Inderhavnen. Knippelsbro. Trafikbest. Lodstvang	13	Stevns E.-Kyst. Bogeskov Bølgebryder del- vis ødel. Adv.....	395
		Sverige.	
		Lystdr. ind. f. Is	334. 458
		Lystdr. genudl.	530. 730. 761. 819
		Höganäs. Søm. forsv. 333; do. genudl.....	455
		Svinbådan Fyrskib ind. f. Is 396; do. genudl. 456; do. omb. midt. 2692; do. genudl...	3494

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Kullagunnarstorpsgrundet</i> Kltd. ind. f. Is 457; do. genudl. 997	Signaler for Skydn. fra <i>Borgsted Batteri</i> og <i>Masnede Fort.</i> 19
<i>Ljungbyhed</i> . Luftfyrt. 1882	<i>Storstrømmen. Sodse Gab.</i> Opl. o. Mærker.. 3424
<i>Hälsingborg</i> . Telegrafbaaker fl. og for. 667; For. udf. 930; Sign. for Is nedl. 2060	<i>Bogø Havn (Lindebro)</i> Kltd. udl. 3723
<i>Rönneberga</i> Luftfyrt. 1553; do. midlt. sl. 3220	<i>Storstrømsbroen</i> . Besejlingsforholdene. 20
<i>Landskrona. Pihaken</i> Kltd. forsv. 233; do. genudl. 1637; Lystdr. midlt. ind. 2281	<i>Vedby Hage</i> . Søm. ind. 3624
<i>Larvarabben</i> Kltd. ind. f. Is 668; do. genudl. 1464	<i>Orehoved-Masnede</i> . Fyrt. og Taagesign. nedl. 3145
<i>Gräsrännan</i> . Fadtønder ind. f. Vinter 335; do. genudl. 1069	<i>Masnedsund Havn</i> . Spærring af Broer. Adv. 2979
<i>Græn</i> . Ny Fyrlinie t. 3794; Fyrt. Opl. o. Pl. 4037	<i>Karrebæksminde Bugt</i> m. v. Skydeøvt. Farvand midlt. sp. Adv. 670
Indløbet til <i>Barsebäck</i> Havn. Grund. 2478	<i>Karrløksminde</i> . Vinkelfyrt. midlt. sl. 3703
<i>Malmö Redd</i> Fyrt. ind. f. Is 459; do. genudl. 497; do. midlt. omb. 2414; do. genudl. 2693	<i>Næstved. Susaa</i> . Besejlingsforhold. 1729
<i>Malmö</i> . Lystd. genudl. 234; Lystdr. ind. f. Is 531; do. genudl. 669; Nyt Fyrt. t. 1192; Lys- og Kltd. genudl. 1298; Nyt Fyrt. t. 1728; do. er t. 1883; Lystd. ind. midlt. 2059; do. genudl. 2479; Fyrt. erst. midlt. m. Lystd. 2762; do. er erst. m. Lystd. 2894; Løsepl. afm. Adv. 3048; Radiomast opf. 3049; Fyrt. att. t. Lystd. ind. 3795	2062. 2980
<i>Klagshamn</i> . Skydeøvt. 1193; Opl. o. Fyrt. 3937	<i>Guldborgsund</i> . Afm. i Uord. p. G. af Is. 206
<i>Flinterenden. Sjollen</i> NE. Grund. 2415	<i>Guldborgsund</i> S.-lige Del. <i>Marrebæk</i> Baakelinie. Sten fj. 4014
Fyrt. ind. f. Is 336; do. genudl. 532	<i>Bandholm</i> . Dybde i Indsejlingen aft. 3485
Lystdr. ind. f. Is 337; do. genudl. 730; do. ind. f. Is 899; do. genudl. 932	<i>Kirkegrund</i> Kltd. genudl. 1175; do. ind. f. Vinter. 3941
<i>Kalkgrundet</i> Fyrt. omb. midlt. 2613; do. genudl. 3050	
<i>Oskarsgrundet</i> Fyrt. Taagesign. for. 931; do. 1813; Fyrt. genudl. og Taagesign. for. 2416	
<i>Trindelrännan</i> . Søm. forsv. 151; Søm. genudl. 235	
<i>Höllviken</i> . Fiskerfyrt. 1554	
<i>Falsterbo</i> . Sign. for Is nedl. 2060; Signals Betydning for. 2417	
<i>Falsterbøvt. Fyrt. omb. midlt. 2219; do. midlt. omb. 2418; do. genudl. 2825</i>	
<i>Falsterbøvt. SW. Västerflaket</i> . Søm. genudl. 98	

Smaalandsfarvandet.

Danmark.

<i>Bøgestrøm</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 533; do. genudl. 1053	<i>Klæpen</i> Lys- og Fltd. ind. 236; do. genudl. 1176; Opl. o. Afm. 3061; Lys- og Fltds. Pl. 3146
<i>Bøgestrøm</i> E.-lige Indløb. Vandstandsbræt ødel. 3938; do. att. i Ord. 4074	<i>Kerteminde Bugt</i> m. v. Skydeøvt. Farvand midlt. sp. Adv. 1437; do. 2554
<i>Bøgestrøm. Stenhage</i> Fyrt. midlt. sl. 731; Fyrt. sl. indtil videre 933; Fyrt. t. og midlt. for. 1174; do. u. Rep. Midlt. Fyrt. 2142; Midlt. Fyrt. fl. 2419; Opl. o. midlt. Fyrt. 2753; Fyrt. att. norm. 3022	<i>Kerteminde Havn</i> . Tilsanding. Midlt. Afm. Ledefyrt. midlt. sl. Adv. 237; Uddybning. Ledefyrt. t. 1933; Dybde att. norm. 2695
<i>Sæløer</i> N. Søm. forsv. 2957; do. genudl. 2978	<i>Kalundborg Havn</i> . Lejlighedsvis Spærring af Østhavnen 461; Ledefyrt. t. 3052; Havnefyrt. for. 3724
<i>Ulshale Løb</i> . Telefonkabel udl. 2895	<i>Musholm Bugt. Mullerup Havn</i> Fyrt. t. 3414; do. er t. 3558
Indløbet til <i>Stege</i> . Spidstd. midlt. indd. 2061; do. genudl. 2220	<i>Halskov Rev</i> Fyrt. ind. f. Is 288; <i>Halskov</i> Fyrt. midlt. t. 288; Fyrt. Pl. afm. m. Spird. 462; Fyrt. genudl. <i>Halskov</i> Fyrt. sl. 671
<i>Grønsund</i> . Gravet Rende over <i>Tolkebarren</i> . Opl. o. Dybde 18. 133. 460. 998. 1349. 1638. 1950; Dampert. grundstødt. Adv. 2125; Dampert. flotbragt 2143; Opl. o. Dybde. 2355 2694. 2958. 3297. 3623. 3939	<i>Korsør</i> . Yderhavnen. Grund midlt. afm. 2266
<i>Hestehoved</i> Lødsbro ødel. Adv. Lødsstat. midlt. fl. 3940	<i>Knudshoved Anlægsmole</i> . Taagesircnen midlt. u. a. Virksomh. 207; do. att. i Virksomh. 238
	<i>Knudshoved og Slipshavn</i> . Taagesircner midlt. upaal. 1695; do. att. i Ord. 3284
	<i>Knudshoved Flak</i> Lystd. ind. f. Is 463; do. genudl. 821
	<i>Sprogø S. (Gællegrund)</i> Lystd. genudl. 820
	<i>Lundeborg Havn</i> tilsandet. Havnefyrt. sl. 208; Dybde normal. Havnefyrt. t. Sandrevle. 1054
	<i>Omo Fyrt. Hov Fyrt. Vengeancegrund</i> . Fyrt. og Afm. for. 3495; For. udf. 3767
	<i>Vengeancegrund</i> N. Udervandshindring rapport. 1506; Palle. 1696
	<i>Vengeancegrund</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 397; do. genudl. 672; Opl. o. Tds. Pl. 1609; Td. att. paa Station 1814; Lys- og Fltd. fl. 3796; Nyt Søm. udl. 3862; Lys- og Fltds. Pl. 3863
	<i>Omo Havn (Kirkehavn)</i> . Fyrt. Brændetid for. 1639
	<i>Langeland</i> . Lystdr. ind. f. Is 289; do. genudl. 762
	<i>Stoense Løb</i> Fyrt. nedl. 3147
	<i>Spodsbjærg-Taars</i> . Kabelbøvt. midlt. udl. 2024
	<i>Spodsbjærg Havn</i> . Havnefyrt. sl. 239; do. nedl. 847
	<i>Løaland NW.-Kyst. Onsevig Havn</i> . Havnefyrt. t. 240
	<i>Løaland W.-Kyst. Taars</i> . Fyrt. ommalet. 2696

Store-Bælt.

Danmark.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Nakskov Fjord.</i> Ledefyrs Brændetid for. 99;		<i>Fredericia S. Fredet Vandareal.</i> Baaker opf.	
<i>Malø Grund</i> Lystd. midlt. ind. 3625; do.		822; Opl. o. Baaker	848
genudl.	3797	<i>Kongebro-Snoghøj.</i> Kabler optaget. Kabel-	
<i>Albu Flak W.</i> Søm. i Uord. 2600; do. att. i		baaker fj.	1730
Ord.	2614	<i>Lille-Bælts Broen.</i> Fyr midlt. sl. 290; do.	
		att. t.	464
Farvandet Syd for Fyn.			
Danmark.			
<i>Svendborg Sund</i> E.-lige Indløb. <i>Rudkobing</i>		<i>Kolding Fjord. Skarre Odde NE.</i> Anduv-	
<i>Løb.</i> Lys- og Kltdr. ind. f. Is 280; do. gen-		ningsvager fl.	1555
udl. 732; Lystdr. midlt. ind. 2282; do.		<i>Lille-Bælt N.-lige Del.</i> Skydeøv. Farv. midlt.	
genudl.	2465	sp. Adv.	1815
<i>Svendborgsund. Turo</i> Ledefyrlinie. Adv. ...	21	<i>Ansløt Grund.</i> Søm. i Uord.	4015
<i>Turo-Troense.</i> Telegrafkabel optaget. Ka-		<i>Fyrrenden og Aaro Sund.</i> Søm. midlt. ind. ...	1731
belbaaker nedl.	2334	<i>Aarøsund</i> Vinkelfyr i Uord. 3133; do. att. i	
<i>Svendborg.</i> Ny Lystbaadehavn	3355	Ord.	3149
<i>Højstene Løb.</i> Fyrbelysn. sl. p. G. a. Is.		<i>Aarøsund. Hajstrup</i> Mølle nedr.	1952
<i>Vornæs Pynt</i> Ledefyr t. 241; Fyrbelysn. att.		<i>Barso E.</i> Vrag „ <i>Agnes</i> “	1000
i Ord. <i>Vornæs Pynt</i> Ledefyr sl. 1113;		<i>Aabenraa Havn.</i> Fyr ødel. 338; Fyrbelysning	
Kltd. midlt. ind.	2601	for.	3053
<i>Klørdyb.</i> Opl. o. Dybde 22; Afm. i Uord.		<i>Haderslev Fjord.</i> Dybde aft. 24; Oprensning.	
Opl. o. Dybde 242; Opl. o. Dybde 733; do.		Adv.	1936
1465; do. 1884; do. 2221; do. 2555; do.		<i>Sandvig. Halk</i> Skydeterræn. Signaler for	
2828; do. 3148; do. 3486; do.	3798	Skarpskydn. Adv. 25; Skydeøv. Adv. 152;	
<i>Klørdyb S.</i> Kltd. genudl. 1299; do. ind. f.		do. 243; Skydeøv. afholdes ikke 339; Skyde-	
Vinter	3942	øv. Adv. 673; do. 763; do. 1177; do. 1732;	
<i>Brørskøbing. Møllegab.</i> Kltd. midlt. ind. ...	2602	do. 1953; do. 2336; do.	3496
<i>Faaborg</i> Anduvn. Lystdr. midlt. ind. 1885;		<i>Als Fjord. Arnkilsøre.</i> Skydeøvelser. Adv.	
do. genudl.	2222	26; Skydeøv. 244; do. 1137; do. 1556; do.	
<i>Faaborg</i> Færgeleje. Opl. o. Fyr.	3221	2223; do.	3637
<i>Lyo-Avernakø. Skrams Flak.</i> Søm. i Uord.		<i>Taksensand</i> Fyr NNE. Driv. Lystd.	398
85; do. genudl.	100	<i>Hornøes-Fynshav.</i> Telegrafkabel optaget.	
		Kabelbaaker nedl.	2335
		<i>Mommark NE.</i> Lystd. ind. 281; do. genudl.	
		1001; do. midlt. ind. 1886; do. genudl.	2224
		<i>Als SE. Pols Rev</i> Kltd. genudl. 1300; do.	
		ind. f. Vinter	3943
		<i>Flensborg Fjord.</i> Driv. Tømmerflaade 1640;	
		do. indbjerget	1733
		<i>Bredgrund S.</i> Fltd. ind. f. Is 764; do.	
		genudl. 1002; do. midlt. omb. 2809;	
		Fltd. genudl.	2884
		Lystdr. forsv. 399; do. ind. f. Is 465; Vinter-	
		søm. udl. 1003; Lystd. genudl. 1055;	
		Lystd. genudl. 1070; Kltd. genudl.	1071
		<i>Laagemade</i> Ledefyr midlt. sl. 209; do. att. t.	245
		Tyskland.	
		<i>Flensborg Fjord. Flensburg</i> Fyrskib ind. f. Is	
		400; do. genudl. 534; do. ind. f. Is 674; do.	
		genudl. 823; do. midlt. omb. 2420; Fyrskib	
		genudl.	3150
		<i>Geltlinger Bugt. Birk</i> Baake nedr.	246

III.

Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Kattegat.			
Danmark.			
<i>Læsø Trindel</i> NW. Vrag „ <i>Dorthea</i> “	1004	<i>Tisvildeleje.</i> Skydeøv. Adv. 27; do. 402; do.	934
<i>Grenaa, Hundested</i> og <i>Kikkhavn</i> Radiofyr.		<i>Tisvilde-Liseleje.</i> Skydn. Adv.	2283
Radiofrekvens for.	3559	Farvandet N. for <i>Hesselø.</i> Skydeøv. Farvand	
<i>Gilleleje Flak N.</i> Fyrskib ind. f. Is 401; do.		midlt. sp. Adv.	2421
genudl. 535; do. for. 2063; do. er for.	2356	<i>Isefjord. Isefjord</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 247;	
		Lystdr. ind. f. Is 282; <i>Isefjord</i> Lys- og	
		Fltd. genudl.	620
		<i>Rørvig E. Vesterløb.</i> Søm. genudl. 1005;	
		do. ind. f. Vinter	3497

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Lynæs Butteri.</i> Signal f. Skydn.....	28	<i>Sletterhage</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 345; do. genudl.....	851
<i>Hundested.</i> Taagesign. i Uord. 498; Taagesign. for. og att. i Virksomh. 1114; Vrag „ <i>Frida</i> “ afm. 1887; do. fj.....	1937	<i>Æbeltoft Vig S.</i> Vrag „ <i>Prøven</i> “.....	1857
Skydeøv. Farv. midlt. sp. Adv.....	1785	<i>Issehoved Flak.</i> Cementpulle.....	2285
<i>Jægerspris.</i> Skydn. Adv.....	2422	<i>Moselgrund</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 466; do. genudl.....	530
<i>Bramsnæsvig.</i> Skydn. n. Torpedoer. Adv. <i>Roskilde Fjord.</i> <i>Frederikssund</i> tidl. Jernbanebro. Belysn. af Gennemsejlinger	1138	<i>Naveren</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 467; do. genudl.....	852
<i>Sjællands Rev.</i> <i>Snekelob.</i> Dybde paa Pulc. Søm. fl.....	1734	<i>Grenaa</i> Havn. Fyr upaal. Taagesironc og Radiofyr u. a. Virksomh. 292; Indløb tilsandet. Adv. 346; Opl. o. Redningsstat. 979; Dybde i Indløb att. norm.....	2064
<i>Hastens Grund</i> Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 248; do. genudl. 1115; Søm. i Uord. 1610; do. att. i Ord.....	2981	<i>Kalkgrund.</i> Afm. i Uord. 3918; do. att. i Ord. <i>Fornæs.</i> Rednings-Bistation nedl.....	3947
<i>Schultz's Grund</i> Fyrskib W. Undervandshindr.....	1641	<i>Tangen NE.</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 468; do. genudl.....	734
<i>Schultz's Grund</i> Fyrskib E. t. S. Undervandshindr. forg. eftersøgt.....	29	<i>Gerrild W. Bonnerup</i> Fiskerihavn. Opl. o. Havn.....	540
<i>Sejersø Bugt.</i> Stenlejerne paa <i>Sjællands Odde S.</i> Søm. forsv.....	153	<i>Tangen NW.</i> Lystd. ind. f. Is 347; do. genudl. <i>Randers Fjord.</i> Gravet Rende over Barren. Tilsanding 2267; Tilsanding fj. 2423; Afm. kan ikke forventes at være i Orden. Adv.	3498
<i>Sejersø Bugt.</i> <i>Nekselø S.</i> <i>Stold.</i> Skydeøv. Adv. <i>Kattegat SW.</i> -lige Del. Lystdr. ind. f. Is 340; do. genudl. 536; do.....	3023	<i>Mollegrund.</i> Baake væltet.....	078
<i>Leverø NW.</i> Lys- og Klttd. ind. f. Is 341; do. genudl.....	2896	<i>Mariager Fjord</i> Fltd. ind. f. Is 469; do. genudl. 679; Fltd. midlt. ind. 2615; do. genudl....	3864
<i>Samsø E.-Kyst.</i> <i>Ballen</i> Havn. Sejløb til sandet 342; Opl. o. Dybde.....	675	<i>Mariager Fjord</i> Indsojling. Dybde aft. 1116; Dybde att. norm. 1786; Dybde aft.....	937
<i>Besser Rev SE.</i> Søm. fl.....	849	<i>Mariager Fjord.</i> <i>Hadsund Kalkbrud</i> Bro. Bolværk ødel.....	2737
<i>Langør.</i> <i>Lilleøer N.</i> Nyt Søm. udl.....	1006	<i>Hadsund</i> Jernbanebro. Telegrafkabel fj..	2898
<i>Lushage</i> Lys- og Fltd. i Uord. <i>Lushage</i> Fyr midlt. t. 343; Lys- og Fltd. ind. f. Is 537; do. genudl. Fyr att. sl.....	2982	<i>Øster-Hurup</i> Fiskerihavn SE. Sandbanke afm.....	1642
<i>Falske Bolsaks</i> Lys- og Klttd. i Uord. 3704; do. att. i Ord.....	249	<i>Anholt.</i> Afm. i Uord. 2959; Afm. att. i Ord. <i>Anholt</i> Havn. Indløb delvis tilsandet 251; Dybde i Indløb norm.....	3499
<i>Lillegrund N.</i> Lys- og Klttd. midlt. sl. 210; do. omb. m. Vintersøm.....	3725	<i>Østre-Flak</i> Fyrskib SE. Vrag „ <i>P. Madsen</i> “... <i>Østre-Flak</i> Fyrskib drevet fra Station 212; do. att. paa Stat. 252; do. ind. f. Is 403; do. genudl.....	1072
<i>Fjns Hoved W.</i> <i>Korshavn.</i> Opl. o. Vrag „ <i>Axel</i> “.....	250	<i>Egense S.</i> Skydepl.	2983
<i>Fjns Hoved.</i> <i>Lillegrund.</i> Vrag „ <i>Johanne Louise</i> “ afm. 765; Vragafm. ind.....	3054	<i>Vejdyb.</i> Afm. ind.	3024
<i>Odense Fjord</i> Lystd. ind. f. Is 499; Lystd. og Klttd. genudl. 935; Lystd. midlt. ind. 1856; do. genudl. 2144; Klttd. ind. f. Vinter....	1195	<i>Stensnæs</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 348; do. genudl.	766
<i>Odense Fjord.</i> Afm. i Uord. p. G. a. Is 211; Baake nedtages midlt. 2754; Afm. midlt. i Uord.	3944	<i>Læsø Rende</i> Fyrskib ind. f. Is 404; do. genudl. 541; Fyrskib skiftes. Taagesign. for. 2755; er udf.	1954
<i>Bregør</i> Fiskerihavn. Opl. o. Havn.....	3134	<i>Solsbæk-Vesterø.</i> Kabel opt. Kabelbaaker fj. <i>Søby</i> Havn. Tilsanding 253; Dybde att. norm.....	1735
<i>Samsø W.</i> Skydeøv. Farv. midlt. sp. Adv. 1816; do.	3945	<i>Søby</i> Havn N. Vrag „ <i>Bent</i> “.....	1008
<i>Samsø W.-Kyst.</i> <i>Sælvig</i> Bro. Vrag „ <i>Protector</i> “ 4038; Vrag fj.....	2357	<i>Frederikshavn.</i> Lystd. og Klttd. ind. f. Is 349; Lys- og Fltd. genudl. 622; Klttd. genudl. 680; Pulle nedspr. 2358; Lys- og Fltd. midlt. sl. 2603; do. att. t.	2816
<i>Bjærsknude Rev.</i> Pulle bortsprængt.....	4075	<i>Frederikshavn</i> Havn. Fyr upaal. 293; Tankplads.....	2617
<i>Horsens Fjord.</i> <i>Sælgrund.</i> Klttd. midlt. ind. 2284; do. genudl. 3356; <i>Gravede Sejlrende.</i> Lystd. udl.	2025	<i>Hirsholm</i> Havn. Tilsanding 1736; Taagesign. midlt. ustabil 1818; Taagesign. att. i Ord. 1858; Dybde att. norm. 1956; <i>Hirsholm</i> Fyr for. 2699; For. udf.....	1817
<i>Juelsminde</i> Havn oprenset.....	3560	<i>Aalbæk</i> Bugt m. v. Skydeøv. Farvand midlt. sp. Adv. 1467; do.	2899
<i>Hov</i> Havn. Palkhus nedbrændt.....	2145	<i>Skagen</i> Havn. Tilsanding. Adv. 213; Opl. o. Dybde 254; Dybde norm.....	1819
<i>Norsminde.</i> <i>Kalø</i> Baake nedr.....	3799	<i>Skagens Rev SE.</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 472; do. genudl. 623; Opl. o. Afm.....	938
<i>Tunø</i> Havn. Tilsanding 101; Dybde att. norm. <i>Aarhus.</i> Lystd. ind. 283; do. genudl.....	3946	<i>Læsø NW.-Rev.</i> Fyrbaake ommalet.....	3056
<i>Aarhus</i> Havn (med Plan). Opl. o. Havnearb., Fyrbelysn. og Taagesign. Adv. 30; Fyr, Lystbaadehavn upaal. 291; Midlt. Foranstaltninger. Adv. 344; Fyrbelysn. att. i Ord. 538; Mildt. Anlægsbro opf. Midlt. Afm. 1466; Radiofyr for. 1697; Nye Taagesign. opr. 2526; Opl. o. Havnearb. Fyr for. Adv. 2698; Fyr for.	676	<i>Læsø Trindel</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 471; do. genudl.....	1955
<i>Mols Hoved S.</i> Vrag „ <i>Gerda</i> “ F. N. 97 901; Vrag forg. eftersøgt.....	677		621

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Norge.			
Fyr for. 1469; Nye Radiofyr opr. 1470; Op-rettelsen af <i>Fulebuk</i> Radiofyr udsat til 1938	3952	<i>Larviksfjorden. Rakkebæene.</i> Fltd. omb. m. Lys- og Fltd. Lys- og Kltd. udl. 1472; For. udf. 3057 og 3058; <i>Ramsholmfju</i> Lys- og Kltd.s Pl.	3301
<i>Oslofjorden</i> Munding. <i>Torbjornskjær</i> Fyr midlt. sl. 1959; do. att. t.	2400	<i>Nevlunghavn</i> Fyr for.	2071
<i>Singlefjorden. Haslauflu</i> Fyr midlt. sl. 770; Fyr att. t. 1302; Bær.	3727	<i>Langesundsbukta. Kjörtingen.</i> Fyr for.	3059
<i>Frederikstad</i> E.-lige Indløb. <i>Kalkegrunnen.</i> Fyr t.	1958	<i>Skien. Bolebåen.</i> Opl. o. Lystd.	1140
<i>Oslofjorden. Hankösundet.</i> Fartbestemmelse	2989	<i>Aust-Agder.</i>	
<i>Guldholmen</i> Radiofyr nedl. 1471; do. nodl.	3562	<i>Lyngør</i> Havn. Fartbestemmelser.	2072
<i>Spro</i> Fyr forstærket.	3950	<i>Lyngør</i> Fjorden. Telefonledn. findes ikke..	2828
<i>Lunkeflu.</i> Som. udl.	2483	Indløbet til <i>Arendal. Galtesund. Gallen</i> Fyr t. 2227; <i>Merdøy.</i> Fyr forst.	3728
<i>Iljærnsflu</i> Fyrskib midlt. ind. 1960; do. genudl.	2401	<i>Arendal</i> Havn. Telefonkabel udl. Adv. ...	2427
<i>Filtved</i> Fyr. Radiofyr opr. 3563; Sendetid for.	3951	<i>Homborsund. Sundholmen</i> Fyr for. 1473; For. ud. 2228; Fyr for.	2900
<i>Dramsford</i> Indløb. <i>Østnestangen</i> Fyr for.	1962	<i>Lillesand</i> NE. <i>Kalvellfjorden.</i> Grund.	543
<i>Svelvik. Vesthaken.</i> Fyr t. Taagesign. opr. 155; Er udført.	1961	<i>Grunnesund.</i> Bestemmelse o. Fart.	3224
<i>Vestfjorden. Furuodden</i> Fyr for.	1963	<i>Randsøysund.</i> Fyr for. 1474; For. udf. 2229. 2231. 2232; <i>Torsøy</i> Fyr. Tænding af Fyr udsat 2230; do. for. og t. 2428; <i>Stokken</i> Fyr for.	2901
<i>Vrøngen.</i> Fartbestemmelser.	2070	<i>Oksøy</i> Fyr for. 2073; For. udf. 3430; Fyr forstærket.	3564
<i>Oslofjorden</i> Munding. <i>Færder</i> Fyr. Taagesign. att. i Virksomh. 37; Radiopejlstat. midlt. u. a. Virksomh. 1859; Fyr for. 2069; Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 2226; do. att. i Virksomh. 2399; Fyr for.	3429	<i>Kristiansandsfjorden. Kinn</i> Fyr for.	2233
		<i>Indre Mannevær.</i> Fyr forst.	3729
		<i>Vest-Agder. Lindesnes</i> Lodsstat. nedl.	156

IV.

Nordlige Ishav og Nordsøen.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
N.-lige Ishav.			
Spitsbergen.			
<i>Svalbard. Vest-Spitsbergen.</i> Opl. o. Afm. 2429; Som. ind. f. Vinter.	2990	<i>Murmansk Kyst. Svyatoi Nos.</i> Radiofyr opr.	1880
		<i>Medveji Island.</i> Lystd. udl.	854
		<i>Barents Sea. Kharlov Island.</i> Radiofyr opr.	
		Taagesign. for.	1011
		<i>Set Point.</i> Radiofyr opr.	1012
		<i>Tsip Navolok.</i> Radiofyr opr.	1013
		<i>Kola Inlet. Brandvakhta Island.</i> Fyr for.	544
		<i>Set Navolotski.</i> Fyr for.	1823
		<i>Bolshoi Oloni Island.</i> Taagesign. for.	1964
		<i>Sedlovati Island.</i> Fyr for.	3504
		<i>Malaya Voronukha</i> N. Lys- og Fltd. udl. ...	545
		<i>Olenya</i> Bugt. Taagesign. for.	358
		<i>Kislaya</i> Bugt. Baake fj.	683
		<i>Miskukov Point.</i> Taagesign. for. 2621; Fyr for. 3639; Fyr for.	3871
		<i>Motovski</i> Bugt. <i>Ura</i> Bugt. Fyr t. Lystd. udl.	546
		<i>Vichani</i> Bugt. Fyr t.	547
Rusland.			
<i>Hvide Hav. Torna</i> Floden. Fyr t.	3503	Nordsøen.	
<i>Kiya</i> Floden Anduvn. Fyr t. Baake nedl.	3566	<i>Tyborøn.</i> Forladt Skib i Drift.	215
<i>Nijne Vzglave Point.</i> Fyr t. Baake nedl..	3565	<i>Bjærgeluse</i> W. Driv. Baad.	624
<i>Bolshaya Orlovskaya</i> S. Lys- og Kltd. udl.	3567	<i>Lyngvig</i> Fyr NW. Driv. Vraggods.	3577
<i>Mezen</i> Bugt. <i>Cape Voronov.</i> Taagesign. opr.	3869	<i>Lyngvig</i> W. Driv. Vrag.	549
<i>Banka Kedovka.</i> Lys- og Fltd. omb. med Lystd.	3060	<i>Doggerbank.</i> Lystdr. midlt. udl. 1824; do. ...	1970
<i>Onega</i> Bugt. Opl. o. Baake o. Grunde. ...	2759	<i>Horns Rev</i> Fyrskib W. t. N. Driv. Vrag.	1892
<i>Onega</i> Bugt. Lys- og Kltd. omb. m. Lystd.	3061	<i>Horns Rev</i> Fyrskib W. Driv. Lystd.	481
<i>Ryavo Island.</i> Baake ødel.	2620	<i>Graadyb</i> Barre W. t. S. Driv. Vraggods.	2074
<i>Cape Chesmenski.</i> Taagesign. opr.	357	<i>Amrumbank</i> Fyrskib N. Driv. Mine 1971; Vrag.	3302
<i>Mali Jujmui.</i> Fyr t.	3225		
<i>Nablyudeni Island.</i> Fyr t.	3569		
<i>Cape Turiya.</i> Fyr t.	3568		
<i>Kandalaksi</i> Bugt. <i>Stolboviya Rocks.</i> Fyr t.	3570		
<i>Kandalaksi</i> Bugt. <i>Vonyuchei Point.</i> Ny Ledefyrlinie t.	3571		
<i>Kandalaksi</i> Bugt. <i>Drestnoi.</i> Fyr t.	3572		
<i>Cape Orlov.</i> Opl. o. Taagesign.	3870		
<i>Ostraya Ludka.</i> Fyr t.	1742		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Helgoland</i> NW. Undervandshindr.....	1893	Grunde	3640
<i>Borkum-Riff</i> Fyrskib SW. Driv. Vrag.....	1118	<i>Kalsholmen</i> Fyr for.....	2288
<i>Terschellingerbank</i> Fyrskib NW. Driv. Vrag- gods	943	<i>Sør-Nesøy</i> . Ledefyr t.....	3155
<i>Schouwenbank</i> Fyrskib NW. Vrag findes ikke	2885	<i>Trænsfjorden</i> . <i>Kloholmen</i> . Nyt Fyr t.....	3156
<i>Noord Hinder</i> Fyrskib SW. Vrag 2709; do. uskadeliggj.....	2994	<i>Sør-Helgeland</i> . <i>Åsvær</i> . Lodsstat. nedl.....	157
<i>Wandelaar</i> Fyrskib W. Undervandshindr. findes ikke	2496	<i>Alstfjorden</i> . <i>Løvøysund</i> Fyr for.....	2289
<i>Fairy Bank</i> SW. Grund 1015; Opmaalings- arb. Lystd. udl. midlt.....	1201	<i>Trosundet</i> . <i>Nordre Troholmen</i> . Nyt Fyr t...	3157
<i>Swarke Bank</i> E. Vrag 3436; do.....	3953	<i>Skålvik</i> . <i>Gloven</i> . Nyt Fyr t.....	3509
<i>Inner Dowsing</i> . Vrag „Victoria“ afm. 2075; Vrag uskadeliggj. Vragafm. ind.....	3359	<i>N.-Trøndelag</i> . <i>Vikna</i> N. Opl. o. Grunde 158; Grunds Pl.....	548
Norge.		<i>Lekafjorden</i> . <i>Frøviksundet</i> Fyr t.....	2764
Fyr. for. 1475; do. 1476; Taagesign. for. 1477; Nye Radiofyr opr. 1479; Opr. af Radiofyr udsat.....	3955	<i>Frøviksundet</i> . <i>Klungholmen SE</i> . Fyr t...	2765
<i>Vardøy</i> . <i>Vardø</i> Fyr. Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 2076; Taagesign. for.....	3505	<i>Frøviksundet</i> . <i>Knerten</i> Fyr t.....	2766
<i>Makkaur</i> . Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 2760; do. att. i Virksomh.....	2829	<i>Søndre Gutvik</i> Fyr for.....	2290
<i>Oæfjord</i> . Fyr for.....	1965	<i>Asen E.-Side</i> . <i>Nautøysund</i> . Fyr t.....	2707
<i>Åvolvingen</i> Fyr t.....	2902	<i>Frøya</i> . <i>Dolsøy</i> Fyr for.....	2708
<i>Kjøllefjord</i> . <i>Store Finnkirken</i> . Fyr ødel. 38; Fyr att. t.....	2704	<i>Skarvøy</i> . Fyr fl. og for.....	3574
<i>Magerøya</i> . <i>Skarsvåg</i> . Fyr ødel. 39; do. att. i Ord.....	2484	<i>Trondheimsfjorden</i> . <i>Ågdenes</i> Fyr for.....	2291
<i>Revsbotn</i> . <i>Måsholmen</i> Fyr t.....	2903	<i>Møre og Romsdal</i> . <i>Smøla</i> N. <i>Veiholmen</i> Lods- stat. nedl.....	2559
<i>Vest Finmark</i> . <i>Ingøy</i> . <i>Lille Kartøy SE</i> . Grund	3506	<i>Smøla</i> . <i>Griphølen</i> . <i>Gjeslingskjær</i> . Nyt Fyr t.	3230
<i>Ingøy</i> . <i>Ingøy</i> Fyr ødel. 40; do. genopf...	2402	<i>Lyngvær</i> . <i>Iværflu</i> . Nyt Fyr t.....	3229
<i>Øksfjordklubben</i> . Fyr sl.....	1303	<i>Risværfjorden</i> . <i>Kristianssund</i> N. <i>Vikholmen</i> . Fyr t.....	2767
<i>Øksfjord</i> . <i>Bardneset</i> . Nyt Fyr t. 3226; Opl. o. Fyrs Pl.....	3573	<i>Hustadvika og Fugleleiu</i> . <i>Kvittholmen</i> Fyr for. 2077; Fyr for.....	2560
<i>Sorøy</i> . <i>Stangeneset</i> Fyr midlt. sl. 41; do. att. t.	476	<i>Møre og Romsdal</i> . <i>Buddypel</i> . <i>Bjørnsund</i> Lodsstat. nedl.....	2992
<i>Mareholmen</i> Fyr midlt. sl. 42; do. att. t.....	477	SE-lige <i>Sandholme</i> . <i>Ærsteinen</i> Fyr for...	2768
<i>Kvænangen</i> . <i>Skjervøyskjæret</i> . Nyt Fyr t....	3227	<i>Molde</i> Havn. Grunde	1743
<i>Skjæholmskjæret</i> . <i>Helgøy</i> Fyr for.....	1645	<i>Åramsundet</i> . Vrag. Adv. 2078; Vrag uskadeliggj. 2490; Vrag undersøgt.....	3231
<i>Grotsundet</i> . <i>Vågenes</i> Fyr for.....	1966	<i>Lepse Rev</i> . Midlt. Stage ind.....	479
<i>Senja</i> . <i>Bergsfjord</i> . <i>Korsholmen</i> Fyr.....	2485	<i>Godøy</i> NW.-Pynt. <i>Alnes</i> Fyr. Tænding af Fyr udsat 2487; Fyr t. 2832; Fyr for.....	3431
<i>Skrølsvik</i> . 2 Sæt nye Ledefyr t.....	3154	<i>Rundøy</i> Fyr att. t. 43; Tænding af Fyr udsat 2236; Fyr t. 2833; Fyr for.....	2904
<i>Andøy</i> W.-Side. <i>Nordmjøle</i> . <i>Sjåberget</i> Fyr fl.	2486	<i>Rundøy</i> Havn. Fyr for.....	2489
<i>Tovik</i> Mole. Nyt Fyr	2234	<i>Rundøy</i> NE.-Pynt. <i>Langenes</i> Fyr for.....	2488
<i>Vesterålen</i> . <i>Hadsselfjorden</i> . <i>Ersholmen</i> Fyr for.....	2287	<i>Ulvesund</i> . <i>Sætenes</i> Fyr. Opl.....	3954
<i>Tjeldsund</i> . <i>Lødingen</i> . <i>Havnskallen</i> . Afm. for. 2235; Lystd. sunket 2706; Lystd. genudl.	2830	<i>Degnpollen</i> . <i>Kullen</i> N. <i>Jernrøjet</i>	1305
<i>Lofoten</i> . <i>Bremholmsundene</i> . <i>Lille Bremhol-</i> <i>men</i> . Fyr t.....	2761	<i>Bremanger og Frojen</i> . <i>Sparkeltaren</i> Fyr att. i Ord. 44; Opl. o. Fyr. Grunde.....	3232
<i>Indløbet til Svølvær</i> . <i>Dynegrunden</i> Fyr t.	2762	<i>Nekoyosen</i> . <i>Færøybåen</i> . Nyt Fyr t.....	3062
<i>Svølvær</i> . <i>Vabeinet</i> Fyr att. t. 478; Fyr sl. 1304; Fyr for.....	2705	<i>Solund</i> . <i>Utvær</i> Fyr for. 2079; For. udf.....	3433
<i>Molldora</i> . <i>Draget</i> Fyr t.....	2763	<i>Nesefjorden</i> . <i>Helgeholmen</i> . Nyt Fyr t....	3730
<i>Stangholmen</i> W.-Pynt. <i>Tranøy</i> Fyr. Ta- agesign. midlt. u. a. Virksomh. 1646; do. att. i Virksomh. 1967; Fyrs Lysevne midlt. nedsat.....	2831	<i>Sognesjøen</i> . <i>Kråkeneset</i> . Nyt Fyr t.....	3432
<i>Stamsund</i> . <i>Hagbaren</i> . Nyt Fyr t.....	3228	<i>Skerjehamn</i> . <i>Spafoten</i> Fyr t.....	2491
<i>Salten</i> . <i>Sagfjorden</i> . <i>Straumfjorden</i> . <i>Mud-</i> <i>bukta</i> . Nyfundet Bær.....	2991	<i>Sogn og Fjordane</i> . <i>Brandangersund</i> . Ny- fundne Bær.....	2561
<i>Gratøy</i> . <i>Helligholmora</i> . Nyt Fyr t.....	3507	<i>Granesund</i> Fyr for.....	2292
<i>Grøttøy</i> . <i>Steigrunden</i> . Nyt Fyr t.....	3508	<i>Sognefjorden</i> . <i>Èsefjorden</i> . <i>Bulholmen</i> . Molo fj.....	1890
<i>Røst</i> . <i>Røsttaarnet</i> erst. m. Baake.....	1014	<i>Vangsnes</i> . Nyt Fyr t.....	3510
<i>Nord-Helgeland</i> . <i>Træna</i> . <i>Selvær</i> . Opl. o.		<i>Hordaland</i> . <i>Fensfjord</i> . <i>Grimeskjær</i> E. Båe forgæves eftersøgt 159; Grund 2268; <i>Gri-</i> <i>meskjær</i> NE. og SE. Nyfundne Bær....	2562
		<i>Store Sotroy</i> . <i>Haveroy</i> Fyr for.....	1968
		<i>Lurefjorden</i> . <i>Ådnoyskjærflu</i> . Afm. for. 1647; For. udf.....	3233
		<i>Bergen</i> Havn. <i>Dokkeskjærskajen</i> . Fyr for.	1891
		<i>Byfjord</i> . <i>Hjelteskjær</i> Fyr for.....	1648
		<i>Fleslandskjær</i> Fyr for.....	1649
		<i>Brakholmen</i> W.-Side. <i>Leroy</i> Fyr for.....	1478
		<i>Korsfjorden</i> . <i>Hundesund</i> . Nyt Fyr t.....	3434
		<i>Marstein</i> Fyr. Synkronisering af akustisk Taagesign. og Radiosign.....	3731
		<i>Hardangerfjord</i> . <i>Tysnes</i> . <i>Prestskjær</i> . Fyr t.	2493
		<i>Malkenes</i> Fyr for.....	2492

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Terschellingerbank</i> Fyrskib NE. Vrag „ <i>Virsurgis</i> “ 1747; Vrag ufarligt.....	2907	<i>Medway</i> Floden. Vrag bortspr. 1665; Bortsprængningsarb. afsluttet	3959
<i>Terschellingerbank</i> Fyrskib. Opl. o. Taagesign.....	3802	Trafikbestemmelser	1567
<i>Zeegat van Texel. Haaksgronden. Middeldrug.</i> Lys- og Fltd. for.....	4040	<i>Long Reach.</i> Bro opf. Fyr t. Taagesign. opr.	1018
<i>Schulpengat.</i> Afm. for.....	775	<i>Red Sand Grund.</i> Sprængningsarb. Adv. 3065; do. 3361; do. afsluttet	3803
<i>IJmuiden.</i> Taagesign. i Uord. 1308; do. att. i Ord.	1651	<i>South Edinburgh Channel. South Shingles</i> Baake delvis ødelagt.....	3234
<i>Zeegat aan den Hoek van Holland. Maas</i> Fyrskib omb. midlt. 1561; do. midlt. omb. 1826; do. genudl.	2151	<i>South Edinburgh Channel.</i> Opl. o. Vrag..	2567
<i>Zeegat van Vlissingen. Domburger Rassen.</i> Kabeltd. midlt. udl.....	2152	<i>Tongue</i> Fyrskib omb. 2154; Fyrskib er omb.	3305
<i>Zeegat van Vlissingen og Zieriksee. Domburg</i> Fyr perm. sl.	1562	<i>Mouse</i> Fyrskib omb. midlt. 857; do. genudl.	1748
<i>Midden Steenbank.</i> Lystd. midlt. sl. 108; do. att. t.	161	Vrag „ <i>Alecto</i> “ 1566; do. uskadelligj.	3958
<i>Noord Hinder</i> Fyrskib omb. midlt. 1564; midlt. omb. 2153; do. genudl.....	2495	<i>Barrow Deep.</i> Lystd. udl. 552; do. er udl.	691
<i>Noord Hinder</i> Fyrskib SW. Vrag 1563; Vrag forg. efters.....	3582	<i>Black Deep.</i> Opmaalingsbaake udl. 3236; do. ind. 3362; Lossepl. afm. m. Lystd..	3644
Belgien.			
<i>Schelde. Antwerpen</i> Red. Vrag afm.....	3740	<i>Kentish Knock.</i> Opmaalingsmærker udl. 2774; do. ind. og nye udl. 3064; do. ind. 3235; Vrag.....	3306
<i>Plaet van de Parel.</i> Vraglystd. udl. 3430; Vrag fj. Lystd. ind.....	3583	<i>Kentish Knock</i> Fyrskib omb. midlt. 858; do. genudl.....	2155
<i>Wandelaar</i> Fyrskib omb. midlt. 49; Opl. o. Fyrskib 2773; Radiofyr midlt. u. a. Virksomh.....	3957	<i>East Swin.</i> Opl. o. Lystdr. 553; For. udf..	689
<i>Wandelaar</i> Fyrskib W. Vrag „ <i>Oskobel</i> “ 1897; Vrag findes ikke 3440; Vrag.....	3641	<i>Whitaker</i> Lys- og Klbaad omb. midlt. 859; do. genudl.....	2085
<i>Ostende Anduvn. Stroombank.</i> Opl. o. Lys- og Kltd.	1017	<i>Sunk</i> Fyrskib. Taagesign. 554; Taagesign. for.....	690
<i>Ostende E. og W. Skydeø.</i>	1204	<i>Harwich</i> Anduvn. <i>Beach End.</i> Lys- og Kltd. fl. 1900; <i>Cork Buoy</i> fl.....	2432
<i>Ostende.</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 262; do. att. i Virksomh.....	361	<i>Harwich.</i> Sprængningsoperationer og Uddybning. Adv. 2908; Forbud mod Ankring	3307
<i>Nieuport.</i> Taagesign. for.....	2497	<i>Shipwash</i> Fyrskib. Fyrkar. for. 52; For. udf.	162
<i>West Hinder</i> Fyrskib omb. midlt. 1898; Opl. o. Fyrskib.....	2773	<i>Orfordness.</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksomh.	3627
Frankrig.			
<i>Passc Est de Dunkerque.</i> Vragafm. ind.....	687	<i>Southwold</i> Fyr for.....	3584
<i>Dunkerque. Ruytingen</i> Fyrskib genudl. Taagesign. for. 50; do. er genudl. Taagesign. er for.	946	<i>Lowestoft</i> Anduvn. Grunde. Adv.	555
Storbritannien.			
England.			
<i>Dover</i> Havn. Oprønsning tilendebr.....	2295	<i>Lowestoft.</i> Taagesign. for.....	4041
<i>South Goodwin</i> Fyrskib for. 1652; For. udf... 1978		<i>Holm Sand.</i> Afm. fl.....	2360
<i>East Goodwin</i> Fyrskib omb. midlt. Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 1899; Adv.....	3643	<i>Yarmouth</i> Red. Vrag	3741
<i>Goodwin Sands.</i> Afm. for. 551; For. udf.....	856	<i>North Scroby Sand.</i> Afm. fl.....	2361
<i>The Downs.</i> Vrag uskadelligj.....	3642	<i>Newarp</i> Fyrskib midlt. omb.....	53
<i>Elbow</i> Lystd. fl.	2995	<i>Smith's Knoll</i> Kltd. omb. midlt.....	2775
<i>Ramsgate.</i> Opl. o. Fyrs Pl. 3873; <i>Ramsgate</i> Channel. Td. fl.	3874	<i>The Wash. Butterwick.</i> Taarn findes ikke..	3363
<i>Themsen. Tongue Sand S.</i> Vrag 1970; Vrag uskadelligj.....	2296	<i>Humber</i> Anduvn. Vrag afm.....	2836
<i>Girdler</i> Fyrskib for. 51; For. udf.	688	<i>Humber.</i> Landgangsbro bygget. Fyr t....	3066
<i>Sheerness.</i> Taagesign. midlt. u. a. Virksomh.....	2710	<i>Spurn Point</i> Fyrskib midlt. omb. 2433; do. genudl.	2711
Skotland.			
		<i>Bridlington</i> Bugt. Afm. for. 163; For. udf... 484	
		<i>Seaham</i> Havn lukkes midlt. 2156; Fyr midlt. for. 2297; Havn att. aaben. Fyr norm... 2837	
		<i>Sunderland</i> Anduvn. Grund.....	3067
		<i>Tyne. St. Anthony's Point,</i> Fyr t.....	3308
		<i>Tyne</i> Anduvn. Fiskeri med Drivnet. Adv..	1019
		<i>Tyne</i> Munding. Fyr midlt. sl. 485; Fyr att. t. Taagesign. att. i Virksomh.....	860
		<i>Longstone</i> Fyrtaarn forandret.....	3515

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Ozars Fyr</i> for.....	3585	<i>Moray Firth. Burghead.</i> Radiomast opf.	
<i>Rosyth.</i> Opl. o. Taagesign. og Fyrtaarn		Fyr t.	3961
2776; Hindring	3237	<i>Wick.</i> Baake ødel. 363; do. genopf.....	3586
<i>Forth</i> Floden. <i>Forth</i> Jernbanebro. Taage-			
sign. midlt. for.....	3068	Orkney Øerne.	
<i>North Carr</i> Fyrskib omb. midlt. m. Lystd.		<i>North Ronaldsay.</i> Radiotaagesign. midlert. u.	
1205; do. genudl.	2158	a. Virksomh. 2624; do. att. i Virksomh....	2712
<i>Tay</i> Floden. <i>Abertay</i> Fyrskib erstattes med			
Lystd. 556; Fyrskib og Td. fl. Vrag.....	1653	Shetlands Øerne.	
<i>Aberdeen</i> Havn. Grund 1020; do. fj.....	1654	<i>Whalsey Island.</i> Opl. o. Dybder.....	3962
<i>Inverness.</i> Lodssign. for.....	3960	<i>Mainland. Hillswick Ness.</i> Fyr for.....	3441
<i>Cromarty Firth.</i> Vrag fj.....	2159		

V.

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

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Frankrig.		<i>Saint-Malo</i> Red. Baake genopf. 106; Baake	
<i>Calais</i> Anduvn. Afm. for. 3161; Lystd. for..	3587	forsv. 1208; Baake genopf.....	1901
<i>Boulogne.</i> Midlt. Fyr t. Midlt. Taagesign.		<i>Rance</i> Floden. Baake fors. 2436; do. genopf.	
opr. 164; Fyr t. Midlt. Taagesign. opr.		2569; Baake fors. 2839; do. genopf.....	3070
1206; Havnearbejde. Adv. 1980; Fyr		<i>Plateau des Minquiers.</i> Opl. o. Baaker....	3239
midlt. erst. Taagesign. midlt. u. a. Virk-		<i>Saint-Briac</i> Anduvn. Baake fors. 692; Baa-	
somh. 3238; Fyr att. t. Taagesign. stadig		ker fors. 1311; Baake genopf. 1984; Baa-	
u. a. Virksomh. 3309. Taagesign. att. i		ker genopf.	3367
Virksomh. 3365; Opl. o. Vrag.....	3645	<i>Arguenon</i> Bugt. Baaker fors. 264; Baake	
<i>Bassarelle de la Somme.</i> Vrag.....	3069	forsv. 1209; Baake genopf. 1210; Baake	
<i>Baie de la Somme.</i> Vrag 2838; Vrag.....	3310	genopf. 2498; Baake genopf. 3646; Baake	
<i>Ault</i> NW. Vrag	2298	forsv. 3877; do. genopf.	3964
<i>Tréport</i> Anduvn. Grunde.....	2909	<i>Barnouic.</i> Fyr midlt. sl. 1075; do. att. t. 1312;	
<i>Banc du Colbart.</i> Lystd. fors. 165; do. gen-		Fyr midlt. sl. 3647; do. att. t.....	3806
udl.....	263	<i>Portrieux</i> Anduvn. Baake fors. 1076; do.	
<i>Dieppe</i> Anduvn. Vrag	3963	genopf.	1753
<i>Seine Maritime.</i> Vrag. Vraglystd. 1655;		<i>Paimpol</i> Bugt. Baake fors. 486; do. genopf.	
Vrag fj. Vragafm. ind.....	2240	693; Baake fors. 1313; do. genopf.....	1569
<i>Fécamp.</i> Taagesign. midlt. u. a. Virksomh.		<i>La Trinité.</i> Fyr for.	2090
1981; do. att. i Virksomh.....	3366	<i>Passes de Tréguier.</i> Baake genopf.....	2778
<i>Dives.</i> Fyr for. 2241; For. udf.....	2435	<i>Tréguier</i> Floden. Baaker fors. 167; do.	
<i>Ouistreham.</i> Caen Kanal. Lodstvang.....	2088	genopf. 487; Baaker fors. 3878; do. gen-	
<i>Iles Saint-Marcouf</i> Anduvn. Opl. o. Afm....	3804	opf.....	3965
<i>Pointe de Barfleur.</i> Klokketaarn opf.....	2910	<i>Port-Blanc</i> Anduvn. Baake genopf.....	2770
<i>Cap Lévi.</i> Fyr for.	3875	<i>Perros.</i> Ledefyr for.....	1828
<i>Granville</i> Anduvn. <i>Pointe du Roc</i> Fyr for.		<i>Lannion</i> Bugt. Baake fors. 1077; Baake	
2625; For. udf.....	2911	genopf. 1829; Baake genopf.....	2243
Puller	2626	<i>Trezoul en Trebeurden.</i> Baake fors. 1078;	
<i>Cherbourg.</i> Radiopejlst. omb. 1207; Uddybn.		genopf.	2160
Adv. 1309; Adv. 1392; Hindringer fj....	1481	<i>Grand Chenal de Morlair.</i> Taarn nedr. 3240;	
<i>La Pierre de Herpin.</i> Taagesign. midlt. u. a.		Taarn erst. a. Baake.....	3808
Virksomh. 1752; do. att. i Virksomh.....	1982	<i>Men Guen Bras.</i> Fyr for. 1657; For. udf....	3809
<i>Roches Douvres.</i> Radiofyr midlt. u. a. Virk-		<i>Ponstual</i> Anduvn. Vragtdr. Adv.....	1985
somh. 1310; do. att. i Virksomh. 1568; do.		<i>Porsal.</i> Lystd. midlt. sl.....	3648
midlt. u. a. Virksomh. 2089; do. att. i Virk-		<i>Ouessant.</i> <i>La basse Callet</i> Lystd. fors. 2840;	
somh. 2242; do. midlt. u. a. Virksomh.		do. genudl. 3071; Lystd. fors.....	4042
3742; do. att. i Virksomh.....	3807	<i>Roche Nividic.</i> Taagesign. u. a. Virksomh.	
<i>Passage de la Déroute.</i> Grund.....	3516	488; do. att. i Virksomh.....	2161
<i>La Houle-sous-Cancalle.</i> Fyr for.....	2912		
<i>Iles Chausey.</i> Baaker fors. 3805; do. genopf.	3876	Britiske Øer.	
<i>Cap de la Hague</i> SW. Grund.....	1751	<i>Engelske Kanaloer. Jersey. La Noire.</i> Baake	
<i>Saint-Malo</i> Anduvn. Baake fors. 1827;		opf.....	3588
Baake genopf.....	2777	<i>Jersey. St. Helier</i> Anduvn. Afm. for....	1656
<i>Saint-Malo</i> Bugt. Baake fors. 1074; do.		<i>Alderney. Corbet Rock.</i> Fyr t.....	1658
genopf.....	1983		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Guernsey. Platte Rock.</i> Baake ødel. Fyr sl.	1314	<i>Barmouth.</i> Afm. for.	3243
<i>Guernsey. St. Peters Port</i> Anduvn. Baake ødel.	559	<i>Rhyl.</i> Nye Baaker. Ny Bølgebryder.	3442
<i>Guernsey. Les Grunettes S.</i> Vrag.	3368	<i>South Stack</i> Fyr. Taagesign. for.	2915
England.		<i>Dee</i> Floden Anduvn. <i>South Hoyle</i> Td. fl.	862
Magnetiske Forstyrrelser af Kompasset i Skibe forårsaget af Vrag.	2362	<i>Liverpool</i> Bugt. Afm. for. 1021; Vrag 3443; do. uskadeliggj.	3813
<i>Dover Channel.</i> Vrag uskadeliggj. Vragafm. ind.	3369	<i>Morecambe</i> Bugt. Lystdr. fl.	3879
<i>Royal Sovereign</i> Fyrskib omb.	3810	<i>Lune</i> Lys- og Klokkebaad omb. midlt. 2501; do. genudl.	2783
<i>Beachy Head S.</i> Opmaalingsmærker udl. 2363; do. ind.	2571	<i>Walney Island.</i> Fyr for.	2714
<i>Beachy Head</i> SE. Opmaalingsmærker udl. 2570; do. fl. 2780; do. ind.	2913	<i>Whitehaven.</i> Taagesign. nedl. 54; Fyr for.	3244
<i>Beachy Head.</i> Opl. o. Vrag.	3649	<i>Irske Hav. Isle of Man. Castletown</i> Bugt. Fyr for.	3315
<i>Spithead.</i> Undervandshindr. udl.	2499	<i>Isle of Man. Douglas.</i> Radiofyr opr.	2784
<i>Spithead og Solent.</i> Forbudte Ankerpladser. <i>Portsmouth</i> Anduvn. Afm. midlt. for. 168; do. att. norm. 265; Lys- og Kltd. midlt. omb. m. Lystd. 3072; Lys- og Kltd. genudl.	3966	<i>Isle of Man. Ayre Point.</i> Undervandshindr.	2165
<i>Calshot</i> Fyrflaade midlt. omb. 110; do. genudl.	560	Skotland.	
<i>Southampton.</i> Uddybningsarb. 3517; Stangbaake perm. nedl.	3650	<i>Firth of Clyde. Ayr Harbour.</i> Fyr for.	3653
<i>Solent W.-lige</i> Anduvn. Forandr. af Signal. <i>Needles Channel.</i> Opl. o. Dybder.	3162	<i>Islay. Chuirn Island.</i> Fyr att. t.	55
<i>Isle of Wight. Cowes</i> Havn. Lystd. omb. midlt.	1482	<i>Oigh-Sgeir (Hysgeir).</i> Taagesign. opr.	1902
<i>Freshwater</i> Bugt Anduvn. Opmaalingsmærker 3241; do. 3312; do. ind.	3590	<i>Canna Island. Umao (Humla Rock).</i> Lystd. genudl.	1022
Opl. o. Dybder 3589; Opl. o. Vrag.	3811	<i>Loch Eriboll. White Head.</i> Fyr for. 2245; Opl. o. Fyr.	2574
<i>Poole Harbour.</i> Lystdr. for. 2572; Afm. for. 2781; Lystd. fl. Adv.	2914	<i>Pentland Firth.</i> Opl. o. Tidevandsstrøm.	2916
<i>Shambles</i> Fyrskib for. 2782; For. udf.	3651	Orkney Øerne.	
<i>Weymouth</i> Havn. Anduvn. Lystd. udl. 1393; Baaker nedl.	3812	<i>South Ronaldsay. Lother Rock.</i> Fyr midlt. sl. 489; Fyr att. t.	561
<i>Portland</i> Havn. Vrag 776; Bjergningsoperationer. Adv. 2244; Vrag fj.	2811	<i>Hoy. Tor Ness.</i> Fyr t. Taagesign. opr.	56
<i>Start Point.</i> Opl. o. Tdr. Adv. 861; <i>Start Point E.</i> Tdr. udl. 1659; do. 2573; do. ind.	3967	<i>Scapa Flow. Barrel of Butter.</i> Opl. o. Lystds. Pl.	3654
<i>Beer Head.</i> Farligt Omraade 3242; do. frigivet.	3370	<i>Westray N.</i> Grund.	2502
<i>Torbay.</i> Udlægn. af Mærketdr. og Søm. til Kapsejlad.	1830	Shetlands Øerne.	
<i>Exe</i> Floden Anduvn. Bjergningsoperationer 3371; Operationer afsl.	3968	<i>Ve Skerries.</i> Lys- og Fltd. att. t.	57
<i>Dartmouth</i> Anduvn. <i>Homestone.</i> Afm. for. 1987; Vrag fj.	2162	<i>Vatsetter</i> Fyr for.	2917
<i>Plymouth Sound.</i> Opl. o. Dybde 364; Grunde <i>Fowey Harbour.</i> Opl. o. Fyr.	3969	Irland.	
<i>The Manacle.</i> Bjergningsoperationer 2996; do.	3372	<i>Waterford</i> Anduvn. Tdr. udl. 1660; do. ind.	2437
<i>Longships</i> Fyr for. 1079; do. er for.	2163	<i>Waterford Harbour.</i> Lystd. genudl. 266; Fyr for.	1315
<i>Bristol Kanal. North Culver.</i> Td. fl.	3652	<i>Queenstown</i> Anduvn. Fyr t. Kanal udgravet <i>Queenstown. Monkstown</i> Fyr for.	3971
<i>West Usk</i> Fyrtaarn for.	1570	<i>Eagle Island.</i> Radiofyr opr.	777
<i>Hugo og Scarweather Sands.</i> Søm. fl.	2627	<i>Tory Island.</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 111; do. att. i Virksomh.	365
<i>St. Goven</i> Fyrskib for.	2628	<i>Lough Foyle. Crummin Point</i> Fyr att. t.	366
<i>Wales S.-Kyst. Swansea</i> Bugt. <i>Port Talbot</i> Anduvn. Afm. midlt. for. 2997; Kltd. genudl.	3313	<i>Lough Foyle</i> Anduvn. Lys- og Fltd. midlt. sl. 267; do. att. i Ord.	1023
<i>Swansea Bay. Green Grounds.</i> Grund.	2164	<i>Lough Carlingsford</i> Anduvn. Lys- og Kltd. fl. Opl. o. Iedefyr.	3655
<i>Milford Haven.</i> Afm. for. 3163; Lystd. midlt. sl. 3314; Lystd. forsv.	3970	<i>Belfast Lough. Groomsport</i> Bugt. Vrag 3072; do. afm.	4043
<i>Cardigan Bay. Aberdovey Outer Buoy</i> fl. 2500; Opl. o. Afm.	2713	<i>Donaghadee Sound.</i> Lystdr. fl.	169
		<i>Portavogie</i> Havn Anduvn. Kltd. udl. 1316; do. fl.	1571
		<i>Lough Carlingsford.</i> Vrag afm. m. Lystd. 1317; Vrag fj. Lystd. ind. 1988; Grund.	3518
		<i>Dublin</i> Bugt. Grund.	170
		<i>Liffey</i> Floden. Opl. o. Fyrbelysn. og Afm.	4044
		<i>Bray Harbour.</i> Fyr for.	3743

Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Atlanterhavet.		<i>Ile de Sein. Men Brial.</i> Fyr for. 3444; For. udf.	3656
Island.		<i>Le Guilvinec.</i> Fyr for.	3445
Redningsstat. opr.	867	<i>Le Menhir</i> Fyr midlt. sl. 1214; do. att. t.	1319
<i>Hópsnes</i> Fyr skiftet Navn	863	<i>Meryen</i> Anduvn. Vrag. Adv.	2299
<i>Reykjanes.</i> Radiofyr opr.	58	<i>Lorient.</i> Fyr t. 1024; <i>Passe du Sud</i> Ledefyr. Bagfyr for. 2575; For. udf. 3446; <i>Kerbel</i> Forfyr for. 3597; <i>Passe de l'Onest.</i> <i>Kerbel</i> Bagfyr for.	4045
<i>Reykjanes</i> SW. <i>Eldeyarbodi</i> SW. Opl. o. Dybde.	2026	<i>Ile de Groix.</i> Fyr midlt. sl. 2842; Fyr att. t. og for.	3520
<i>Gardskagi.</i> Redningsstat. opr.	864	<i>Plateau des Birvideaux.</i> Fyr midlt. sl. 171; do. att. t.	367
<i>Faxaflói.</i> <i>Vatnsleysustrond.</i> Redningsstat. opr.	865	<i>Iles de Glenan</i> S. Vrag afm.	2786
<i>Engøy</i> Vinkelfyr fl. og for. 2166; For. udf. 3548; Fyr for.	3814	<i>Port Maria de Quiberon.</i> Fyr for. 1394; For. udf.	1661
<i>Reykjavík.</i> Vrag. Afm. 59; Vrag fj. Afm. ind.	3591	<i>Mesquer</i> Bugt. Baake forsv.	3816
<i>Malarrif.</i> Redningsstat. opr.	866	<i>Belle-Ile</i> Anduvn. Td. midlt. ind. 3245; do. genudl.	3373
<i>Breidifjörður.</i> <i>Kerlingarfjörður.</i> Nye Varder opf.	2167	<i>La Turballe.</i> Baake genopf.	3374
<i>Reykey.</i> Nyt Søm. opf.	2168	<i>Le Croisic.</i> Fyr t. 2843; Fyr for. 3076; Fyr midlt. for.	3973
<i>Haga.</i> Nye Søm. opf.	2169	<i>Bourgneuf</i> Bugt. Baake genopf.	3375
<i>Vatnsfjörður.</i> <i>Brjánslækur.</i> Nyt Søm. opf.	2170	<i>Les Boeufs.</i> Taagesign. nedl.	1572
<i>Isafjardardjúp.</i> <i>Bolungarvík.</i> Nyt Fyr t. 2173; Fyr er t. <i>Oshola</i>	2785	<i>Concarneau</i> Anduvn. Baaker u. Opf. 2998; Lodning.	3075
<i>Arnarnes</i> Fyr. Opl. o. Grunde i Lysvinkel. Adv. 60; For. af Fyr udsat.	3592	<i>Boie de Quiberon.</i> Adv.	1483
<i>Borgarey</i> N. Opl. o. Skær.	61	<i>Les Sables d'Olonne.</i> Taagesign. midlt. u. a. Virksomh.	3817
<i>Horn-Húnaflói.</i> Havis rapp.	2207	<i>Pointe des Baleines.</i> Grunde	568
<i>Húnaflói.</i> <i>Odinsbodi</i>	62	<i>Ile de Ré.</i> Baake genopf.	286
<i>Fyllas Grund.</i> Midlt. Afm. 2171; do. ind.	3593	<i>La Rochelle.</i> Ledefyr for. 1989; Vrag findes ikke.	3818
<i>Ingólfs Grund.</i> Midlt. Afm. 2172; do. ind.	3594	<i>Chassiron Point.</i> Grund.	557
<i>Skagaafjörður.</i> <i>Saudárkrókur.</i> Opl. o. Havnearb. Adv.	3815	<i>Rocher d'Antioche.</i> Taagesign. perm.	3598
<i>Málmey.</i> Nyt Fyr t. 2174; Tænding af Fyr udsat.	3595	<i>Ile d'Oleron.</i> Baake genopf. 172; Baakor forsv.	3376
<i>Sigluafjörður.</i> Radiostat. s Pl.	3316	<i>Coureau d'Oléron.</i> Baake forsv. 1215; do. genopf. 1754; <i>Pointe de Mus-de-Loup</i> Fyr for. 2438; For. udf.	3246
<i>Eyjaafjörður.</i> <i>Ólafsfjörður.</i> Redningsstat. opr. <i>Grímsey.</i> Nyt Fyr t. 2176; Tænding af Fyr udsat.	868	<i>Gironde</i> Munding. Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 2503; do. att. i Virksomh.	2629
<i>Seydisfjörður.</i> Redningsstat. opr.	869	<i>Cap Ferret.</i> Bifyr for. 2246; do. er for.	2364
<i>Fáskrúðsfjörður.</i> <i>Hafnarnes</i> Fyr midlt. sl. 63; do. att. t.	3549	<i>Soubise.</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksomh.	3447
<i>Vestmannaeyjar.</i> <i>Bræðrabreki</i> Grund fundet.	64	<i>Saint-Jean-de-Luz.</i> Ledefyr for.	3074
Færøerne.		Spanien. N.-og W.-Kyst.	
<i>Kalso.</i> <i>Kadlur</i> Fyr for. 112; For. udf.	870	<i>Miner.</i> Adv. 1141; do.	1755
<i>Bordo.</i> <i>Klaksvig.</i> Havnearbejder. Adv. 65; Opl. o. Havn.	3317	Fyr att. t.	3599
<i>Strøma.</i> <i>Vestmannaeyjar.</i> Nyt Fyr t. 3026; Opl. o. Fyr.	3073	<i>Cabo Machichaco.</i> Opl. o. Fyr.	3880
Frankrig.		<i>Barrica</i> Anduvn. Grund.	2630
<i>Goulet de Brest.</i> Undervandshindr. Lystd. udl.	1080	<i>Bilbao</i> Bugt. Vrag 2787; do. findes ikke.	3819
<i>Brest.</i> Radiovejrmelding.	1212	<i>Bilbao.</i> Sejlanvisning 2788; Baaker opf. Sejlanvisning 2999; Opl. o. Fyr. Adgangsbest. 3204; Forsk. Opl.	3881
<i>Chenal du Four.</i> Vrag.	1081	<i>Castro Urdiales.</i> Trafikbest.	3882
<i>Anse de Dinant.</i> <i>Le Bouc</i> Fyr midlt. sl. 490; do. att. t. 1082; Fyr midlt. sl. 1213; do. att. t.	1318	<i>Cabo Ajo.</i> Opl. o. Fyr.	2576
<i>Ile de Sein</i> Radiofyr. Radiosignal for. midlt. 3519; do.	3744	<i>Santander.</i> Sejlanvisn. 3318; do. annull. Ankringsforbud.	3377
		Farligt Omraade. <i>Gijon.</i> Trafikbest. 3883; Farligt Omraade. <i>Gijon</i> og <i>Avilés.</i> Trafikbest.	3974
		<i>Puerta de Avilés.</i> Havn lukket.	3884

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>El Ferrol</i> . Adv. mod Minefare	3885	<i>Bliss</i> Floden. Grund	1224
<i>Ria de Coruña</i> . <i>Punta Mera</i> Forfyr. Opl. o. Synsvide	3448	<i>Casamance</i> Floden. Sejlansvisning	1225
<i>Coruña</i> . Fyr midlt. sl.	2631	<i>Portugisisk Guinea</i> . <i>Ponta Biombo</i> Fyr for. <i>Ilha de Orango</i> . Fyr t. 947; do.	2365 1321
<i>Islas Sisargas</i> . Opl. o. Taagesign. 778; Adv. 1573; Fyr midlt. for.	3886	<i>Fransk Guinea</i> . <i>Conakry</i> . Opl. o. Dybdc.	2845
<i>Punta Lage</i> . Fyr midlt. for.	3887	<i>Maroni</i> Flodens Munding. Opl. o. Lystd. Pl.	3522
<i>Cabo Villano</i> . Opl. o. Radiofyr 694; Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 779; do. att. i Virksomh. 1083; Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 3319; do. att. i Virksomh.	3521	<i>Iles de Los Tambo Island</i> S. Grund.	1757
<i>Cabo Finisterre</i> . Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 780; do. att. i Virksomh.	1395	<i>Cape Sierra Leone</i> . Lystd. midlt. ind. 2715; do. genudl.	3889
<i>Corcubion</i> . Fyr t.	871	<i>Sierra Leone</i> . <i>St. Ann Shoals</i> . Lys- og Fltd. midlt. ind. 3000; do. genudl.	3320
<i>Cabo Corrubedo</i> SW. Vrag	1216	<i>Dakar</i> . Ny Baake og Td.	3079
<i>Vigo</i> , <i>Rio de Arosa</i> og <i>Rio de Pontevedra</i> . Minefelter. Lodstj.	3077	<i>Elfenbenkysten</i> . <i>Sassandra</i> Fyr for.	1026
<i>Cabo Silleiro</i> . Radiofyr midlt. u. a. Virksomh.	781	<i>Guldkysten</i> . <i>Takoradi</i> . Lystdr. for. Baake fj.	2633
Portugal.		<i>Takoradi</i> Bugt. Lys- og Fltd. for.	1990
<i>Rio Ave</i> Indløb. Fyr ødel.	872	<i>Accra</i> Red. Vragtd. fl.	3248
<i>Leixoes</i> . Fyr midlt. sl. Taagesign. midlt. indst. 1574; Fyr midlt. for. 2632; Fyr att. t. Taagesign. att. i Virksomh.	2844	<i>Lagos Harbour</i> Anduvn. Opl. o. Grund.	3379
<i>Figueira da Foz (Rio Mondego)</i> . Fyr midlt. sl.	3745	<i>Nigeria</i> . <i>Forcados</i> Floden. Td. fl. Sejlansvisning 1226; Tdr. fl. Opl. o. Dybder.	1662
<i>Cabo da Roca</i> . Radiofyr forsøgsvis opr.	3164	<i>Calabar</i> Floden. Afm. for.	1027
<i>Lissabon</i> Anduvn. Kltdr. ind.	113	<i>Fernando Po</i> . Opl. o. Fyrs Pl. 2789; <i>Bahia de Santa Isabel</i> . Grund afm. Sejlansvisning 3523; <i>Islote Horacio</i> . Fyr for. 3657; <i>Bahia de San Carlos</i> . Fyr nedl. 3890; <i>Punta Europa</i> . Fyr uregelmæssigt 3891; <i>Bahia de Santa Isabel</i> . Opl. o. Td. Sejladsforskrift	3975
<i>Setubal</i> . Lystd. midlt. ind. 1142; do. genudl.	1756	<i>Cameroons</i> . <i>Cape Cameroons</i> . Opl. o. Dybde	2577
Spanien. S.-Kyst.		<i>Kribi Harbour</i> . Fyr for.	1758
<i>Puerto de Huelva</i> Anduvn. Vrag afm. m. Lystd.	1484	<i>Spansk Guinea</i> . <i>Bata</i> . Fyr midlt. sl. 562; do. att. t. 1832; Fyr midlt. sl.	2504
<i>Barra de la Higuera</i> . Farvand for. Fyr sl.	1217	<i>Bahia de Corisco</i> . <i>Cabo San Juan</i> Fyr att. norm.	2919
<i>Guadiana</i> Floden. Sejlansvisning.	1218	<i>Bata</i> Bugt. Vrag	1397
<i>Guadalquivir</i> . Vrag	1219	<i>Fransk Kongo</i> . Munden af <i>Gabon</i> Floden. Opl. o. Lystdr. 1227; Lystd. udl.	3976
<i>Cadiz</i> . Nyt Fyr t. 1220; <i>Cabezo de los Asnos</i> Lystd. midlt. omb.	3888	<i>Cap Lopez</i> . Grund.	1228
<i>Kap Trafalgar</i> Fyr sl.	1143	<i>Pointe Noire</i> N. Lystd. udl. 1028; <i>Pointe Noire</i> Bugt. Fyrbelysn. og Afm. for.	2300
Afrika.		<i>Portugisisk W.-Afrika</i> . <i>Angola</i> . <i>Ambrizete</i> Fyr for.	3449
Marokko.		<i>Saint Paul de Loanda</i> Anduvn. <i>Palmeirinhas</i> Fyr midlt. sl.	2301
<i>Larache (El Arush)</i> . Sejlansvisn.	1320	<i>Angola</i> . <i>Lobito Point</i> . Fyr for.	1322
<i>Mogador</i> . Opl. o. Dybdc. Td. perm. ind.	3820	<i>Conception</i> Bugt. Vrag.	3524
<i>Agadir</i> . Havnearbejde. Adv.	3113	<i>Capetown</i> . Opl. o. Afm.	2716
Afrika W.-Kyst.		Kap Verds Øerne.	
<i>Levrier</i> Bugt. Opl. o. Fyr og Vrag 1396; Dybde aft.	1575	<i>Ilha de São Vicente</i> . <i>Porto Grande</i> . Opl. o. Afm. Vrag.	2846
<i>Levrier</i> Bugt Anduvn. Opmaalingsbaaker udl. 873; do. inddr.	1221	Madeira-Øerne.	
<i>Gorée</i> Bugt. Grunde 2918; Grund.	3247	<i>Camara de Lobas</i> . Fyr att. norm.	1991
<i>Senegal</i> . <i>Saloum (Salum)</i> Floden. Sejlansvisning.	2176	Azorøerne.	
<i>Jumbas</i> Floden Anduvn. Td. ind.	1025	<i>San Miguel</i> . Fyr for. midlt. 2634; For. udf. 3080; Fyr for.	3746
<i>Bandiata</i> Floden. Sejlansvisning	1222	Bermudas Øerne.	
<i>Gambia</i> Fyrskib omb. midlt. m. Lystd.	1831	<i>Mills Breaker Channel</i> N. Vrag.	2505
<i>Gambia</i> Floden Munding. <i>Cape St. Mary</i> . Radiomaster fj.	3378	<i>Kitchen</i> Grund. Afm. for.	3822
<i>Gambie</i> Floden. Sejlansvisning 1223; Td. udl.	3078	<i>Five Fathom Hole</i> . Opl. o. Dybde.	3380
		<i>Saint David's Island</i> E. Grunde.	2635
		<i>The Narrows</i> . Opl. o. Dybde 695; Td. ind.	3525

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>NE.-Breakers.</i> Afm. for.....	3821	Massachusetts.	
<i>St. George's Island.</i> Fyr t. 563; Grunde....	3249	<i>Cape Ann. Thacher Island.</i> Radiopejlstat. nedl.....	3166
<i>North Rock E.</i> Vrag.....	1398	<i>Gloucester Harbor. Gloucester</i> Bølgebryder Fyr. Radiofyr for. 696; Radiofyr fl.....	3250
<i>North Rock Fyr</i> upaal. 1029; Fyr midlt. sl... 3977	3977	<i>Marblehead Fyr</i> for. 1759; For. udf.....	2248
<i>Hamilton Island.</i> Radiopejlstat. opr.....	782	<i>Boston Havn.</i> Dybde i gravet Rende 2249; Vrag uskadeliggj. 2367; <i>Hingham Bugt</i> Anduvn. Td. perm. ind. 3251; Undervandshindr. 3661; Fyr perm. sl. 3662; Undervandshindr. forg. eftersøgt.....	3747
<i>Bailey's Bay Flats NE.</i> Opl. o. Dybde.....	2302	<i>Scituate.</i> Kystvagtstat. fl.	3664
Newfoundland.		<i>Nantucket Shoals Fyrskib.</i> Varselsradiofyr for.....	699
<i>Charge Rock NW.</i> Lys- og Fltd. udl.....	2920	<i>Nantucket Sound. Pollock Rip Channel.</i> Opl. o. Grunde.....	3663
<i>Little Fogo Islands.</i> Fyr t.....	2921	<i>Stone Horse Shoal Fyrskib.</i> Radiofyr opr. og Taagesign. synkroniseret 697; do. Taagesign. for.....	2368
<i>Long Island.</i> Fyr for.....	2922	<i>Nantucket Island.</i> Fyr for.....	3252
<i>Paquet Harbour.</i> Fyr for.....	2923	<i>Cross Rip Fyrskib.</i> Radiofyr opr. og synkron. Undervandskl. fj. 948; For. udf..	1084
<i>Cape Fox.</i> Fyr t.....	2924	<i>Oak Bluffs Anduvn.</i> Undervandshindr... 1760	
<i>Partridge Point.</i> Fyr t.....	2925	<i>Handkerchief Fyrskib</i> genudl. Radiofyr for. 784; Fyrskib midlt. omb. 2509; do. genudl.	3004
<i>Red Island.</i> Opl. o. Fyr.....	368	<i>Vineyard Sound. Nobska Point Fyr.</i> Radiofyr opr.....	2369
Canada.		<i>Hen and Chickens Fyrskib.</i> Radiofyr for.	698
Cape Breton Island.		Rhode Island.	
<i>Morien Bugt.</i> Fyr for.....	3450	<i>Narragansett Bugt.</i> Anduvn. Lys- og Fltd. udl.....	1906
<i>Sydney Harbour.</i> Klttd. ind.....	1399	<i>Narragansett Bugt Indløb. Brenton Reef Fyrskib.</i> Radiofyr for.....	700
<i>Bras d'Or Lake.</i> Td. udl.....	1400	Long Island Sund.	
<i>Enrage Point.</i> Nyt Fyr t. Taagesignal opr.	3526	<i>Saybrook Bølgebryder Fyr.</i> Taagesign. for.	2578
<i>Cheticamp Point.</i> Fyr perm. sl.....	3527	<i>Cornfield Point.</i> Lys- og Klttd. for.....	1907
<i>Port Hood Harbour.</i> Bølgebryder u. Bygn..	2506	<i>Cornfield Point Fyrskib.</i> Radiofyrs Sendetid for.....	701
<i>Guion Island Fyr</i> for.....	3001	<i>Falkner Island Reef.</i> Lys- og Klttd. for....	1908
<i>Fourchu Bay.</i> Klttd. for.....	3658	<i>New Haven Harbour.</i> Fyr for.....	3452
Nova Scotia.		<i>Eatons Neck Fyr.</i> Taagesign. for.....	3979
<i>Gut of Canso.</i> Fyr for. Lystd. omb. m. Lys- og Klttd. 3451; Ledefyrlimie t.....	3659	<i>Huntington Harbour.</i> Fyr nedl.....	2510
<i>Gut of Canso. Eddy Point.</i> Fyr ødel.....	3003	<i>Stamford Harbour.</i> Taagesign. for.....	2637
<i>Cranberry Island.</i> Cranberry Island Fyr for.	3002	<i>East River Anduvn. Execution Rocks Fyr.</i> Radiofyr og Taagesign. synkron.....	702
<i>Gannet Shoal.</i> Afm. for.....	2636	New York.	
<i>Halifax. Macnab Island.</i> Ledefyr for.....	2247	<i>Long Island. Rockaway Inlet.</i> Klttd. ind....	1909
<i>Sambro Island.</i> Taagesign. for.....	3081	<i>Scotland Fyrskib.</i> Taagesign. for.....	1577
<i>St. Margaret Bugt.</i> Td. udl.....	2507	<i>Coney Island Channel.</i> Lystd. fl. og for....	1401
<i>Lunenburg Harbour.</i> Fyr t. Taagesign. opr. Bølgebryder opf.....	3165	<i>Sandy Hook.</i> Fyr fl.....	3665
<i>Liverpool Bugt.</i> Radiofyr opr.....	491	<i>Craven Grund.</i> Lystd. for.....	1402
<i>Little Hope Island.</i> Taagesign. for.....	1144	<i>Fyr sl.</i>	3666
Forenede Stater i Nord-Amerika.		New York Bugt.	
Maine.		<i>Vrag fj.</i>	2430
<i>Frenchman Bugt.</i> Lys- og Klttd. ind.....	1904	New Jersey.	
<i>Mt. Desert Rock Lys- og Fltd.</i> for. 783; For. udf.	1145	<i>Manasquan.</i> Fyr t.	3381
<i>Dice Head.</i> Fyr for.	4046	<i>Brigantine Shoal.</i> Puller.....	2370
<i>West Penobscot Bay. Monroe Island.</i> Fyr t. 1992; <i>Dice Head.</i> Fyr for.....	3660	<i>Ocean City E.</i> Vrag fj. Vragafm. ind.....	269
<i>Two Bush Island Fyr.</i> Taagesign. for....	2717	<i>Ludlam Beach SE.</i> Opl. o. Pulle 703; <i>Avalon Shoal.</i> Afm. for.....	785
<i>Whitehead Fyr</i> for. 1229; For. udf. 1905; Taagesign. for.....	3528		
<i>Portland Harbour.</i> Afm. for. 2508; <i>Little Diamond Island.</i> Baae nedl.....	3978		
<i>Portland Havn Anduvn. Cape Elizabeth</i> Taagesign. for.....	1576		
<i>Portsmouth Havn Anduvn.</i> Forbudt Omraade. Adv.....	2366		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Delaware Bugt.		Virginia.	
<i>Harbour of Refuge.</i> Fyr for. 2790; For. udf. 3253	2371	<i>Black Fish Bank.</i> Opl. o. Dybder.....	1403
<i>Overfalls</i> Fyrskib. Taagesign. for.	2371	<i>Assateague Ankerpl. Fishing Point.</i> Fyr for. 3748	3668
		<i>Paramore Bank</i> SW. Grunde.....	3169
		<i>Great Machipongo Inlet.</i> Kltd. fl.....	3169
Chesapeake Bugt.		North Carolina.	
<i>Cape Henry</i> NE. Undervandshindr.....	3321	<i>Cape Hatteras</i> Fyr. Opl. o. Fyrs Pl.....	2579
<i>Middle Ground.</i> Lys- og Kltd. for.....	1578	<i>Hatteras Inlet</i> Anduvn. Lys- og Kltd. udl.	3669
<i>Tangier Sound.</i>		2372; Baake nedl.....	2373
<i>James Island</i> Fyr att. t.....	173	<i>Ocracoke Inlet</i> Anduvn. Lys- og Kltd. fl....	1993
Opl. o. Taagesign.	3168	<i>Beaufort Harbour.</i> Fyr omb. m. Lystd.....	1993
<i>Fishing Bugt.</i> Fyr omb. m. Lystd.....	3322		
<i>Tail of the Horseshoe</i> Lys- og Fltd. for.....	704	South Carolina.	
Lys- og Kltd. for.	2303	<i>Cape Romain.</i> Lys- og Fltd. udl. 1146; do.	
<i>Hooper Island.</i> Fyr og Taagesign. for. 2638;		Fyr for. 1579; do. er for. 2374; do. Lys- og	
For. udf.....	3082	Fltd. udl.	2375
<i>Love Point.</i> Fyr og Taagesign. for.....	2177	<i>Bennett Island.</i> Opl. o. Luftfyrs Pl.....	2580
<i>Point Lookout.</i> Taagesign. for.....	3382		
<i>Sandy Point</i> Radiofyr for.....	3980	Georgia.	
<i>Sharps Island.</i> Fyr for. 3167; Fyr for. Taage-	3453	<i>Savannah River</i> Anduvn. Grund 705; Opl. o:	2791
sign. for.....	3892	Fyr.....	2791
<i>Hampton Red</i> Anduvn. Undervandshindr.	3892		
3667; Baake nedl.....	3892		

VII.

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

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Mexikanske Havbugt.		Texas.	
Forenede Stater i Nord-Amerika.		<i>Heald Bank.</i> Fyrskib midlt. omb. m. Lys-	1085
Florida.		og Fltd.....	3170
<i>Cumberland Sound.</i> Fyr for.....	3083	<i>Heald Bank.</i> Grund 1996; Kltd. udl. 2718;	3170
<i>Ponce de Leon Inlet.</i> Afm. for.....	874	Kltd. omb. m. Lys- og Fltd.	1997
<i>Lake Worth Inlet</i> Fyr Nr. 1 perm. sl.....	3454	<i>Galveston Bugt</i> Anduvn. <i>Galveston Bar</i> Lys-	1762
<i>Florida Reefs. Hawk Channel. Mosquito Bank</i>		og Fltd. for.....	3084
Fyr. Lysvinkel fj.....	3981	<i>Galveston Bugt.</i> Lystd. for.....	3085
Afm. for. 564; Pulle	2581	<i>Brazos Floden</i> Munding. Lys- og Kltd. for.	3086
<i>Dry Tortugas</i> Fyr. Radiosign. for.....	3670	<i>Aransas Pass.</i> Afm. for.	3086
<i>St. Andrew</i> Bugt Anduvn. Fyr for.....	3455	<i>Brazos-Santiago</i> Anduvn. Lys- og Fltd. for.	1580
		<i>Brazos-Santiago (Padre Island).</i> Fyr for.	1580
		1231; do.....	1580
Alabama.		Mexiko.	
<i>Mobile Bay</i> Indløb. Lys- og Fltd. udl.....	2376	<i>Vera Cruz</i> Anduvn. Fyr t.....	270
		<i>Yucatan. Palmas Point.</i> Fyr t. 949; Opl. o.	1323
Louisiana.		Fyr 1086; do.	1323
<i>Mississippi Floden</i> Indløb. <i>South Pass.</i> Opl.		Honduras.	
o. Dybde 1910; Lys- og Fltd. for. 1994;		<i>St. Thomas Bugt</i> Anduvn. Fyr for.....	1404
do. er for.	2377	<i>Port Cortez.</i> Radiofyr opr.....	565
<i>Southwest Pass.</i> Opl. o. Dybde 1761; Lys-			
og Fltd. for. 1995; Tdr. ind. 2250; <i>Inner</i>		Mosquito-Kysten.	
<i>Range.</i> Fyrbygninger for.....	2792	<i>Rio Grande.</i> Fyr nedl.	174
<i>South Pass Naval</i> Radiopejlstat. nedl.....	1230	<i>Pearl Cays</i> og Anduvn. Fyrbelysn. for.....	175
<i>Shell Island</i> S. Vrag findes ikke.....	2304		
<i>Cat Island Pass.</i> Lystd. for.....	2639		
Mississippi.			
<i>Mississippi Sound. Cut Island.</i> Nyt Fyr. t.			
Fyr nedl.	3383		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Nicaragua.		Fransk Guyana.	
Standardtid	875	Maroni Floden Indløb. Skær. Dybde aft.	
<i>Pearl Cays</i> . Hydrografisk Opl.....	786	2305; Fyrbelysn. for. 2640; Opl. o. Lystds.	
<i>Cape Gracias a Dios</i> . Fyrbygning's Farve for.	1911	Pl.	3522
<i>Gorda-Bank E.</i> Opl. o. Dybde.....	1030	<i>Salut Island</i> . Grund 706; Opl. o. Dybder...	2253
Panama.		Karaibiske Hav.	
<i>Charco Azul (David Bugten)</i> . <i>Burica Islet</i>		<i>Grand Cayman</i> . Fyr t.....	3823
Fyr for.....	1405	<i>Little Corn Island</i> . Fyr for.....	272
<i>Boca del Toro</i> . Fyr t. Lystd. ind.....	1581	Bahama Øerne.	
<i>Limon Bugt</i> Anduvn. Lys- og Fltd. perm.		<i>Carrion Crow Harbour</i> SE. Nyt Fyr t.....	3387
ind.....	3529	<i>Great Abaco Island</i> . <i>Elbow Cay</i> . Fyr for.	
<i>Colon</i> . Luftfyr t.	876	3456; <i>Littel Harbour</i> . Fyr t. Fyr sl.....	3982
<i>Gulf of San Blas</i> . <i>Sail Island</i> forsv. Tønde		<i>Andros Island</i> . Vrag.....	3171
forsv.....	2178	<i>New Providence</i> . <i>Nassau Harbour</i> . Td. omb.	
Colombia.		m. Lystd.....	877
<i>Cartegena</i> Anduvn.		<i>Bahama Bank</i> . <i>Great Egg Island</i> NE. Grund	1232
Grund	1763	<i>Great Bahama Bank</i> . <i>Gun Cay</i> . Fyr for....	369
<i>Tesoro Island</i> Fyr for.....	2378	<i>Cat Island</i> . Fyr for. 1998; do. for.....	2092
<i>Salmedina Bank</i> Fyr for. 2379; <i>Salmedina</i>		<i>Eleuthera Island</i> . Opl. o. Dybde	1765
<i>Bank NW</i> . Fyrakib udl.....	3005	Store Antiller.	
<i>Punta Canoas</i> SW. Skær.....	2091	Cuba.	
<i>Galera Point</i> . Opl. o. Fyrs Pl.....	3008	<i>Guantánamo</i> Bugt. Tdr. udl.....	370
<i>Puerto Colombia</i> . Opl. o. Dybder 3384; Lystd.		<i>Laberinto de Doce Leguas</i> . Fyr rapp. sl. 707;	
<i>Lafayette</i> fl.....	3600	Fyr att. i Ord.....	1088
<i>Magdalena</i> Floden Anduvn. Banke findes		<i>Havana</i> Havneindløb. Afm. for.....	271
ikke 176; Opl. o. Fyr.....	3601	<i>Cayo Bahia de Cadiz</i> . Opl. o. Fyr.....	2180
<i>Santa Marta</i> . Baake erst. m. Td. 566; Afm.		<i>Casbarien</i> . <i>Canalizo de los Barcos</i> . Fyr t...	3672
for.....	1087	<i>Cayo Paredon Grande</i> . Midlt. Fyr t.....	3671
Venezuela.		<i>Puerto de Nuevitas</i> Anduvn. <i>Punta Mater-</i>	
<i>Isla San Carlos</i> N. Vrag.....	2926	<i>nillos</i> Fyr midlt. for. 789; Fyr att. norm..	1766
<i>Boca de las Piedras Bay</i> . Opl. o. Fyr 2793;		St. Domingo (Haïti).	
Fyr t. Lystd. ind. 3007; Fyr for. 3087;		<i>Samana</i> Bugt. Grunde.....	2797
Opl. o. Fyr	3385	<i>San Pedro de Macoris</i> . Vrag 2254; Kltd. udl.	2847
<i>Punta de Adicora</i> og <i>Santiagoillo</i> . Fyr for...	2179	<i>Ciudad Trujillo</i> Harbour. Fyr t. 790; Opl. o.	
<i>Paraguana</i> Halva. Fyr for.....	2251	Dybde 791; Telegrafkabler. Ankring for-	
<i>Borracho Cay</i> . Fyr for.....	3323	budt 1767; Opl. o. Dybde 1913; Kondeligt	
<i>Punta Cabello</i> . Ankerpl. Opl. o. Lods....	2794	Mærke 2796; Opl. o. Dybde	3530
<i>Puerto Cabello</i> . Havnebst. 1147; Fyrbelysn.		<i>Hasco</i> Harbour. Tdr. for.....	1582
for.....	2380	<i>St. Nicholas</i> Mole. Opl. o. Fyr.....	2306
<i>Brava Point</i> . Grund	3386	Porto Rico.	
<i>Ave de Barlovento</i> . Fyr for.....	3324	Fyr og Lystdr. for. 1999; do.....	2181
<i>Cabo Blanco</i> . Fyr for.....	3325	<i>Port Arroyo</i> . Lystd. for.....	708
<i>La Guaira</i> . Opl. o. Lods.....	2795	<i>Jobos</i> Harbour. Lystd. for.	2642
<i>Los Roques</i> Fyr uregelm.	2252	<i>Cardona</i> Island. Fyr for.....	2641
<i>Centinella Islet</i> . Fyr for.....	3326	<i>Guayanilla</i> Harbour. <i>Maria Langa</i> . Lystd.	
<i>Tortuga Island</i> . Fyr for.....	3327	for.....	2720
<i>Piritu Islands</i> . Fyr for.....	3088	<i>Guanica</i> Harbour Anduvn. <i>La Laja Shoal</i> .	
<i>Guanita Harbor</i> . Fyrs Pl. 787; Opl.....	3089	Kltd. fl.....	2719
<i>Margarita Island</i> . Fyr for.....	3090	<i>Mayaguez</i> Harbor. Fyr t.....	792
<i>Cariaco</i> Bugt. <i>Araya Bank</i> . Opl. o. Lystds.		<i>San Juan</i> Havn. Fyr for.....	2582
Pl.	1764	<i>Cabras</i> Island. Opl. o. Fyr.....	2382
<i>Cumaná (Puerto Sucre)</i> . Fyr for. 788; Fyr		Jamaica.	
for.....	1912	<i>Port Maria</i> . Fyrbelysn. for.	4047
<i>Morro de Chacopata</i> . Fyr for.....	3091		
<i>Paria</i> Bugt. <i>Maturin-Barre</i> . Opl. o. Dybde	1406		
Hollandsk Guyana.			
<i>Surinam</i> Fyrskib. Opl. o. Beliggenhed.....	2381		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Smaa Antillerne.		<i>Rio Paraguay. Porto de Corumbá.</i> Fyr t....	794
Virgin Islands.		<i>Bahia do Espirito Santo. Porto de Victoria.</i>	
Fyr og Lystdr. for.....	2000	Grund	4050
<i>Tortola Island. Road Harbour.</i> Opl. o. Afm.	1583	<i>Barra de Guarapari</i> Anduvn. Grund.....	3826
<i>St. Thomas.</i> Navn for. 793; Lystd. for. Td.		<i>Kap São Thomé.</i> Fyr t.....	1324
fl. 2001; Grund.....	2440	<i>Bahia de Guanabara.</i> Grund.....	2798
<i>St. Croix. Frederiksted</i> Havn. Fyr for.....	2002	<i>Rio de Janeiro. Feiticeiras</i> Grund. Fyr for.	
		1150; Afm. for. 1665; Fyr for.....	3328
		<i>Cape Frio. Francezes Islands.</i> Beliggenhed	795
		<i>Cape Frio.</i> Fyr for.....	569
		<i>Bahia da Ilha Grande. Bahia da Ribeira.</i>	
		Skær afm. 796; Baaker opf. 1151; Skær	
		afm. 1666; Baaker ødel.....	3255
		<i>Lage do Almeida.</i> Td. for.....	1408
		Grunde	1325
		<i>Bertioga</i> Munding. Skær	797
		<i>Porto de Santos.</i> Vrag afm.....	570
		<i>Barra de Cananéa.</i> Afm. for.	1233
		<i>Rio de São Francisco do Sul.</i> Fyr t.....	2387
		<i>Porto de Itajahy</i> Anduvn. Td. omb. m. Lystd.	2184
		<i>Canal de Santa Catharina. Banco da Passa-</i>	
		<i>gem.</i> Afm. for.	3458
		<i>Ilha Coral.</i> Fyr t.....	1409
		<i>Imbituba</i> Red. <i>Morro de Imbituba.</i> Fyr for.	2799
		<i>Barra de Laguna. Pedra do Pasto.</i> Opl. o.	
		Dybde.....	3531
		<i>Lagoa dos Patos. Banco das Desertores.</i> Fyr t.	177
		<i>Barra</i> Fyr NE. Vrag	1915
		<i>Lagoa dos Patos. S. Gonçalo (Boca)</i> Fyr for.	1916
		Uruguay.	
		<i>Rio de la Plata. Banco Inglés.</i> Fyrskib midlt.	
		omb. m. Lystd. 1234; Fyrskib genudl....	2441
		<i>Montivideo</i> Anduvn. Vrag og Undervands-	
		hindr.....	3095
		<i>Puerto del Buco.</i> Lystd. udl.....	3094
		<i>Colonia Road.</i> Lystd. fl. 700; Undervands-	
		hindr.....	3097
		<i>Colonia</i> Anduvn. Skær.....	3096
		<i>Carmelo.</i> Fyr for.....	1917
		Argentina.	
		<i>Rio de la Plata.</i> Vrag fj. 1235; Grund.....	2800
		<i>Playa Honda.</i> Td. udl.....	3098
		<i>Buenos Aires.</i> Fyr for. 2848; <i>Canal Norte.</i>	
		Lystd. omb. m. Baake	3099
		<i>Canal Costanero. San Isidro.</i> Fyr for...	879
		<i>Puerto de Quequen.</i> Fyr t. Mole bygget...	710
		<i>Puerto San Blas. El Tesoro</i> Baake nedl....	2849
		<i>Arce Island.</i> Baake opf.....	711
		<i>Beagle Channel. Martillo Island</i> N. Grund..	2185
		Sydligo Atlanterhav.	
		Falkland Islands.	
		<i>East Falkland Island. Port William</i> Anduvn.	
		Grunde. Baaker opf.....	1833
		<i>Stanley</i> Havn. Fyr for.	1152
		Chile.	
		<i>Magellan Stræde. Broad Reach. Santa Mugu-</i>	
		<i>lena Island.</i> Lystd. fl.....	798
		<i>Magallanes Road.</i> Lystd. udl. Hulk fj...	1667

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Rhoda Pass.</i> Baaker for.	1918	Colombia.	
<i>Smyth Channel. Mayne Channel. Paso Sum-</i>		<i>Buenaventura Floden. Palmas Island.</i> Fyr	
<i>mer.</i> Lystd. for.	3673	for.	3008
<i>Gray Channel.</i> Baake findes ikke 3173;		Panama W.-Kyst.	
do.	3532	<i>Panama Bugt.</i> Opl. o. Fyrs Synsviddc.	2647
<i>Union Sound. Victory Pass.</i> Baake.	1410	<i>Ankerkæde.</i> Adv.	2854
<i>Brinkley Island.</i> Fyr t. 571; Fyr for.	1089	<i>Bona Island.</i> Fyr for.	3462
<i>Patagonia Channels. Smyth Channel. Canal</i>		<i>Puerto Mensabe.</i> Fyr for.	880
<i>Gray.</i> Skær. Dybde aft.	2583	<i>Panama Kanal</i> Anduvn. Radiotaarne fj..	3463
<i>Golfo Almirante Montt.</i> Skær.	2511	<i>Panama Kanal.</i> Fyr sl.	1921
<i>Messier Channel. Port Simpson.</i> Grund.	1919	<i>Parita Bugt.</i> Fyr t.	881
<i>Patagonian Channel. English Narrows.</i> Ba-		<i>Punta Burica.</i> Fyr for.	1769
<i>ke</i> opf.	1920	Costa Rica W.-Kyst.	
<i>Golfo de Penas. Cheape Chunnel.</i> Skærs Pl..	799	<i>Puntarenas.</i> Fyr for. 882; Grunde 1155; Fyr	
<i>Chonos Øhav. Puerto Lagunas.</i> Grund 1487;		for. Afm. ind.	1156
do.	1584	Nicaragua W.-Kyst.	
<i>Isla Huaso. Samuel Cove.</i> Fyr nedl.	2442	<i>Puerto San Juan del Sur.</i> Undervandshindr.	
<i>Golfo Corcovado. Isla Llahuen.</i> Ledebaaker		rapp.	492
nedl.	3174	San Salvador W.-Kyst.	
<i>Bajo Apabon.</i> Td. fl.	3674	<i>Amapala Point.</i> Nyt Fyr t.	3464
<i>Islas Desertores.</i> Kendingsmærker.	3256	Guatamala W.-Kyst.	
<i>Canal Lemuy</i> Anduvn. <i>Punta Aguantao</i> N.		<i>Villedo Shoal</i> Fyr for.	1770
<i>Grundt Færvand.</i>	3459	Honduras W.-Kyst.	
<i>Ancud Bugt. Hueihue Bugt.</i> Skær.	2186	<i>Puerto-Cortes</i> Anduvn. <i>Omoa Point</i> Fyr nedl.	2443
<i>Paso Quenu.</i> Afm. for. 1153; Lystd. udl..	1236	Mexiko W.-Kyst.	
<i>Rocura Point.</i> Opl. o. <i>Morro Bonifacio</i> Fyr.	2388	<i>Sihuantanejo.</i> Fyr t.	2584
<i>Queule Bugt. Choros Point.</i> Fyr t.	4051	<i>Revilla Gigedo Islands. Socorro Island.</i> Skær	1412
<i>Puerto Yana. Morro Carnero</i> SE. Klippe-		<i>Cabo Corrientes</i> NW. <i>Roca Corvelena.</i> Fyr t.	2928
gruppe.	1411	<i>Nedrecalifornien. Cape San Lucas</i> W. Opl. o.	
<i>Bahia Concepcion. Punta Tumbes.</i> Taage-		Dybder.	1413
sign. midlt. u. a. Virksomh.	572	<i>Abreojos Point.</i> Midlt. Fyr t.	1238
<i>Isla Quiriquina.</i> Taagesign. midlt. u. a.		<i>Hipolito Bugt.</i> Grund.	2255
Virksomh.	952	<i>Californiske Bugt. Ahome Point.</i> Kendeligt	
<i>Port San Antonio.</i> Fyr for. 1154; do.	1237	Punkt.	712
<i>Valparaiso Bugt.</i> Vrag.	3175	<i>Puerto de Yavaros.</i> Dybde aft.	713
<i>Tougoi Bugt. Lengua de Vaca Point</i> Fyr for.	3675	Forenede Stater i Nord-Amerika	
<i>Antofagasta.</i> Radiostations (Radiofyrs) Pl..	1090	W.-Kyst.	
<i>Tocopilla</i> Red. Klippe bortspr. 3100; do. ...	3460	Californien.	
Peru.		<i>San Diego Bugt. Imperial Beach</i> Radiopejl-	
<i>Caleta Quilca.</i> Fyr sl.	3461	stat. midlt. u. a. Virksomh.	3002
<i>Callao. Las Palmas.</i> Luftfyr t.	2093	<i>San Diego. Point Loma.</i> Radiofyr opr.	800
<i>Islotes Palominos.</i> Fyr midlt. sl. 1668; Fyr		<i>San Nicolas Island</i> E. Grund.	2929
att. t. og for.	2721	<i>Los Angeles Harbor</i> Fyr. Radiofyr for.	714
<i>Isla Mazorca.</i> Fyr midlt. sl. Hjælpefyr t.		<i>San Pedro Bay.</i> Taagesign. opr.	2094
1669; Fyr att. t. Hjælpefyr sl. 3257; Ra-		<i>Santa Rosa Island</i> S.-Pynt. Nyt Fyr t.	3102
diofyr opr.	3751		
<i>Guanape Island.</i> Fyr midlt. sl.	3258		
<i>Macabi Island.</i> Fyr midlt. sl.	3676		
<i>Santa Rosa</i> Fyr for.	573		
<i>Paita</i> Anduvn. <i>Isla Foca.</i> Fyr uregelmæssigt	3259		
<i>Capullana Point</i> W. Undervandshindr. findes			
ikke.	2187		
<i>Caleta Lobitos</i> Anduvn. Td. ind.	3260		
<i>Cabo Blanco</i> Ankerpl. Ledefyrlinie t.	3677		
Equador.			
<i>Guayaquil Bugt. Boca Jambeli.</i> Opl. o. Fyr.	3388		
<i>Arena Point.</i> Opl. o. Fyr.	3389		
<i>Manglar Alto.</i> Opl. o. Fyr 2850; Fyr midlt.			
sl.	3101		
<i>La Plata Island.</i> Opl. o. Fyr.	2851		
<i>Cape San Lorenzo.</i> Opl. o. Fyr.	2852		
<i>Cape Pasado.</i> Opl. o. Fyr.	2853		
<i>Galapagos Øerne. Chatham Island.</i> Vragbug-			
ten. Fyr t. 1670; do. for.	2188		
<i>Albemarle Island</i> forkert kortlagt.	1091		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Anacapa Island</i> Fyr. Radiofyr for.....	715	<i>San Francisco</i> Bugt Anduvn. <i>Bonita Channel</i> .	
<i>San Miguel Island</i> N. Opl. o. Dybdo.....	2930	Lystd. for.....	716
<i>Ventura</i> . Lys- og Kltd. omb. m. Lys- og		<i>San Francisco</i> Bugt. <i>Angel Island</i> . Lystd.	
Fltd.....	2256	for.....	2003
<i>Santa Barbara</i> . Fyr for. 717; Lys- og Fltd.		<i>Suisun</i> Bugt. <i>Sacramento</i> Floden. Fyr for.	2585
for.....	1414	<i>Shelter Cove</i> . Skær.....	2586
<i>Conception Point</i> . Taagesign. for.....	3103	<i>Punta Gorda</i> SE. Skær 1922; Skær.....	2801
<i>San Luis Obispo</i> Bugt. Opl. o. Dybder....	3603	<i>Cape Mendocino</i> SW. Skær 2444; Grunde	
<i>Estero</i> Bugt. Lys- og Fltd. for.....	1415	2445; do. 3176; do. 3465; do.....	3533
<i>Sur Point</i> . Taagesign. for.....	3104		

VIII.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Middelhavet.		<i>Pointe de Sénétose</i> . Radiofyr midlt. u. a. Virk-	
Gibraltar Stræde.		somh. 2858; do. att. i Virksomh.....	2931
<i>Gibraltar</i> Havn. Stormsign.....	1092	<i>Ajaccio</i> . Fyr fl. og for. 953; For. udf.....	1488
Spanien.		<i>Bastia</i> . Vrag.....	1023
<i>Tarifa</i> Fyr og Hjælpefyr sl.....	1157	Sardinien.	
<i>Algeciras</i> . Baae rojst. Td. ind. Fyr midlt.		<i>Isolotto Mangiabarca</i> . Fyr for.....	3534
sl.....	1239	<i>Palmas</i> Bugt. <i>Ponti</i> . Fyr for.....	179
<i>Malaga E.</i> Kendingsmærke.....	3105	<i>San Pietro</i> . <i>Capo Sandalo</i> . Fyr for. 3201;	
<i>Cabo Sacratif</i> . Grund 1416; Fyr midlt. sl...	2095	Opl. o. Fyr.....	3535
<i>Alboran Island</i> . Fyr for. 1326; Opl. o. Fyr..	1834	<i>Isola Rossa (Bosa)</i> . Fyr for.....	3985
<i>Almeria</i> Bugt. Grund findes ikke.....	1585	<i>Tyrenske Hav</i> . <i>La Maddalena</i> Anduvn. <i>Pa-</i>	
<i>Almeria</i> Kyst. <i>Mesa de Roldán</i> . Fyr sl....	3205	<i>ganetto</i> Skær. Fyr t.....	2096
<i>Castellon de la Plana</i> Red. Vrag.....	4052	<i>Isola Caprera</i> . <i>Punta Teialone E.</i> Grund	2859
<i>Malgrat</i> . Opl. o. Dybde. Adv.....	3106	<i>Secca dei Monaci</i> . Palle.....	3262
<i>San Felix de Guizols</i> Ankerpl. Grund findes		<i>Capo Bellavista</i> . Fyrs Synsvide.....	721
ikke.....	801	<i>Capo S. Elia</i> . Fyr for.....	2310
Kap <i>San Sebastian</i> og Kap <i>Creus</i> . Miner.		<i>Golfo di Cagliari</i> . <i>Secca di Cala Caterina</i> .	
Adv. 1141; Minfelter. Adv.....	3107	Afm. for.....	1671
		<i>Capo di Pula</i> . Fyr t.....	1243
Frankrig.		Italien.	
<i>Cap Béar</i> . Radiofyr midlt. u. a. Virksomh.		Italien W.-Kyst.	
2257; do. att. i Virksomh. 2648; Fyr midlt.		<i>Capo Arma</i> . Fyr for.....	180
formærket.....	2649	<i>Imperia</i> . <i>Porto Maurizio</i> . Fyr for.....	1094
<i>Agde</i> og <i>Cépet</i> Radiofyr. Opl. o. Sendetid..	3604	<i>Capo Mele</i> . Fyr for.....	181
<i>Etang de Thau</i> . <i>Roqueirois</i> Fyr for.....	4053	<i>Genova</i> Bugt. <i>Capo di Vado</i> . Opl. o. Fyrtaarn	3390
<i>Carro</i> . Lystd. for.....	3605	<i>Rapallo</i> Anduvn. Sp. Omraade.....	3752
<i>Cap Couronne</i> Fyr for.....	2650	<i>Tyrenske Hav</i> . <i>Isolotto del Tino</i> . Opl. o. Fyr	1095
<i>Marseille</i> Anduvn. <i>Ilot Tiboulén de Maire</i> .		<i>Magra</i> Floden Munding. Fyr t.....	722
Fyr for. 2851; For. udf. 2855; <i>Mourrepiane</i>		<i>Livorno</i> . Fyr for.....	2311
Lystd. for.....	3606	<i>Isola Gorgona</i> . <i>Punta Cala Scirocco</i> . Fyr	
<i>Marseille</i> .		t. 3827; <i>Punta Paratella</i> . Fyr t.....	3828
<i>Pointe du Pharo</i> . Fyr for.....	1240	<i>Isola Capraia</i> . <i>Punta del Trattoio</i> . Fyr t.	3466
<i>Passe de l'Estaque</i> . Fyr for. 2652; For. udf.	2856	<i>Isola d'Elba</i> . <i>Marina di Campo</i> . Fyr for.	1244
<i>Toulon</i> Anduvn. Fyr midlt. for.....	2857	<i>Punta Lividonia</i> Fyr for.....	1096
<i>Toulon</i> . Fyr for.....	4054	<i>Africa Rock</i> . Opl. o. Dybder.....	2032
<i>Rade d'Hyères</i> . Fyr for. 718; Fyr for. 719;		<i>Tiber</i> Munding. <i>Ostia Mare</i> . Navnefor-	
Fyr for. 1241; Nye Lystdr. udl.....	3678	andr. 1417; do.....	2933
<i>Ile du Levant</i> . Fyr midlt. for.....	720	<i>Ventotene Island</i> . Bifyr t.....	3177
<i>Golfe Juan</i> . Fyr for.....	3984	<i>Canale di Procida</i> N. <i>Scoglio San Martino</i> .	
		Sp. Omr.....	2934
Korsika.		<i>Ischia</i> . <i>Marina di Casamicciola</i> . Opl. o.	
<i>Les Moines</i> Fyr att. t. og midlt. for. 178; Fyr		Fyr.....	3391
midlt. sl. 1093; do. att. t.....	1242	<i>Neapel</i> Bugt. <i>Castellamare di Stabia</i> . Lys-	
		td. udl. Grund.....	723

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Sulerno</i> . Fyrbelysn. for.....	3829	<i>Pola</i> . Fyr att. t. 2191; Radiofyr nedl. Radiotaagesign. opr.....	3110
<i>Isola di Capri. Punta Carena</i> . Fyr for. 182;		<i>Istrien W.-Kyst. Porer Klippe</i> . Fyr for....	3332
<i>Punta Lo Capo</i> . Fyr for.....	3392	<i>Isola Unie. Isolotta Samonciel N.</i> Baake opf.	2862
<i>Isola di Capri. Punta Lo Capo</i> . Fyr for...	183	<i>Fiume</i> . Fyr for.....	3986
<i>Agropoli</i> . Fyrs Synsv.....	2389		
<i>Scalea</i> . Fyr for. 2097; do. er for.....	2189		
<i>Tropea</i> . Lystd. bortdr.....	2098		
<i>Scilla</i> . Fyrs Synsvide.....	1245		
		Adriaterhavet.	
		Jugoslavien.	
Sicilien.		<i>Rab Island. Kalifront Point</i> . Fyr for.....	114
<i>Punta Solanto</i> . Fyr t.....	2099	<i>Planinski Kanal. Sv. Juraj Havn</i> . Fyr for.	115
<i>Lipariske Øer. Isola. Salina. Punta Lingua</i> .		<i>Pag Bugt. Sv. Nikola Point</i> . Fyr for.....	116
Fyr for. 2190; Fyr for.....	2390	<i>Pag Island. Sv. Kristofar Point</i> . Fyr for...	117
<i>Isola Lipari</i> . Fyr for. 2100; Opl. o. Fyr		<i>Planinski Kanal. Konj Skær</i> . Fyr t.....	3893
2313; Fyrbelysn. for.....	2935	<i>Novigrad. Sv. Nikola Point</i> . Fyr t.....	118
<i>Isola Vulcano</i> . Fyr for. 371; For. udf. 1097;		<i>Zara</i> . Radiofyr nedl. Radiotaagesign. opr.	3111
Fyrs Beliggenhed.....	2101	<i>Zadarski Kanal. Podvara Point</i> . Fyr for...	119
<i>Panarea</i> . Fyr t. Fyr for. 1327; <i>Punta</i>		<i>Laudara Island</i> . Fyr for.....	3680
<i>Peppemaria</i> . Fyr for.....	2312	<i>Port Sibenik</i> . Fyr for.....	1249
<i>Capo Rasocolmo</i> . Fyrs Synsvide forøg...	184	<i>Zlarinski Kanal. Sestre Grund. Td. midlt.</i>	
<i>Port Augusta. Dreara eller Inflexible Grund.</i>		ind. 120; do. genudl.....	2587
Td. udl.....	1328	<i>Komorica Island</i> . Fyr for.....	3681
<i>Augusta</i> . Sejlansvisn.....	3679	<i>Rogoznice Anduvn. Veli Brak Grund. Td.</i>	
<i>Pozzallo</i> Fyr for.....	3467	genudl.....	2655
<i>Gela</i> . Fyr t.....	1246	<i>Marinu Bugt. Pointe Pasji Rat</i> . Fyr for...	2318
		<i>Kastela Bugt. Sile Skær Fyr. Synsvide</i>	
		forøg.....	1836
Pantelleria.		<i>Hvar Island. Starigrad Havn. Opl. o. Fyr..</i>	121
<i>Punta S. Leonardo</i> . Fyrs Synsvide.....	1247	<i>Trpanj Havn</i> . Fyr for.....	885
		<i>Glavat Island</i> . Fyr for.....	2863
		<i>Dubrovnik II [Gruz (Gravosa)]. Ombla Bugt.</i>	
		Td. udl.....	3009
Malta.		Joniske Hav.	
<i>St. Pauls Bugt. Hindring</i>	3329	<i>Korfu. Tinozo Fyr. Synsvide</i>	1924
<i>Binghaisa Point SW. Hindring</i>	4055	<i>Madonna Island</i> . Fyr for.....	886
<i>Valetta Harbour. St. Elmo Bølgebryder</i> . Fyr		<i>Anti-Pazos Fyr</i> for.....	887
midt. for. 2446; Fyr att. norm.....	2722	<i>Preveza Stræde. Afm. midlt. for</i>	804
<i>Grand Harbour</i> . Td. udl.....	2860	<i>Cefalonia</i> . Opl. o. Fyrs Beliggenhed.....	2513
<i>Undervandsbindr. udl. 2319; do. fj</i>	2653		
<i>Marsa Scirocco Anduvn. Hindring</i>	3330		
		Grækenland.	
Italien S.- og E.-Kyst.		<i>Forbudte Omraader</i>	3179
<i>Cape Rizzuto Fyr</i> for.....	3108	<i>Preveza Stræde. Benævnelse paa nye kun-</i>	
<i>Port Crotona</i> . Fyr for. 883; Fyr for.....	2314	stige Kanal.....	3010
<i>Rafo Shoal</i> . Fyrbelysning for.....	2391	<i>Dragamesti Bugt. Kaloyeros Island</i> . Fyr for.	888
<i>Brindisi S.</i> Fyr t.....	1672	<i>Drepuno Point</i> . Fyr for.....	1031
<i>Bari</i> . Lystd. erst. m. Fyr.....	3830	<i>Patras Roads</i> . Fyr for.....	1032
<i>Mattinata</i> . Fyr for.....	185	<i>Patras Havn. Kendeligt Landmærke</i>	2514
<i>Torre Proposti</i> . Fyr t. 2102; Opl. o. Fyr...	2315	<i>Korinth Bugt. Ormos Iteas (Itea Havn). Ny</i>	
<i>Ortona a Mare Anduvn. Grund</i>	2861	Bro.....	1837
<i>Porto Recanati</i> . Fyr for.....	2103	<i>Korinth Kanal. Opl. o. Passagetider</i>	3011
<i>Ancona</i> . Radiopejlst. og Radiofyr fl. 1329;		<i>Morea</i> . Fyr for.....	1033
Radiofyr nedl. Radiotaagesign. opr.....	3109	<i>Port Kyllini (Glarenza)</i> . Bølgebryder odel.	
<i>Pesaro Fyr</i> midlt. for. 372; Opl. o. Fyr.....	2316	Fyr fl. Adv.....	1034
<i>Porto Corsini</i> . Navneforandring.....	3178	<i>Strovalhi Islets. Stamphani Islet</i> . Fyr for...	1035
<i>Porto Garibaldi</i> . Fyrbelysning for. 2104; Opl.		<i>Morea W.-Kyst. Navarin Bugt. Palle</i> ...	2447
o. Fyr.....	2317	<i>Athen Bugt. Baie de Kalamaki</i> . Forbud mod	
<i>Punta Maestra</i> . Fyr for.....	802	Ankring.....	3536
<i>Malamocco</i> . Taagesign. for. 803; <i>Malamocco</i> .		<i>Eleusis Bugt. Eleusis lillo Havn. Opl. o.</i>	
Anduvn. Tdr. udl.....	2512	Dybde.....	3012
<i>Venedig Bugt. Port Lido</i> . Grund.....	3393	<i>Ægina. Cape Turlo</i> . Fyr t.....	3831
<i>Venedig</i> . Radiofyr nedl.....	1835	<i>Petali Bugt. Berdugi Island</i> . Opl. o. Fyr..	956
<i>Venedig Bugt. Porto Cortellazzo</i> . Fyrbelys-		<i>Cycladerne. Mylos. Steli Point</i> . Banke....	1036
ning for.....	2105	<i>Phalconera</i> . Fyr for. 955; Fyr for.....	3607
<i>Barbaran Skær</i> . Fyr for.....	884	<i>Tinos</i> . Fyr for.....	1098
<i>Triest Bugt. Triest Anduvn</i> . Fyr for.....	3331		
<i>Capo d'Istria</i> . Fyr for. 2654; Fyr for....	3394		
<i>Triest</i> . Taagesign. for.....	1248		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Andros. Cape Phassa</i> Fyr for. 1037; <i>Cape Gerias</i> Fyr for.	1099	<i>Alushta</i> Fyr for.	373
<i>Spalmatori Islands. Kio Island.</i> Opl. o. Fyr	1038	<i>Kerch-Yenikale</i> Stræde Anduvn. <i>Cape Kiz-Aul</i> Fyr for.	724
<i>Maliakos</i> Bugt. <i>Cape Drepano.</i> Nyt Fyr t.	3753	<i>Kerch-Yenikale</i> Stræde. Lystdr. udl. 576; Ledefyr for. 577; Td. omb. m. Lystd.	578
<i>Saloniki</i> Bugt. <i>Atherida Point.</i> Nyt Fyr t.	3754	<i>Yenikale.</i> Lystd. udl.	3180
<i>Cape Kouchouk Karabournou.</i> Nyt Fyr t.	3755	<i>Novorossisk</i> Bugt. Vrag afm.	2658
<i>Vespesian</i> Rev. Lystd. for.	1838	<i>Novorossisk</i> Havn. Fyr for. 374; Fyr for. ...	1771
<i>Cape Kara.</i> Fyr for.	1039	<i>Sotchi.</i> Radiofyr opr. 1586; do.	1925
<i>Saloniki.</i> Navneforandring.	3112	<i>Georgien. Batum</i> Bugt. Grund.	3014
Kreta.			
<i>Agia Galines.</i> Fyr t.	954	Azovske Hav.	
<i>Megalo Kastron (Candia).</i> Fyr midlt. sl. 1250; Opl. o. Fyr 1489; Nyt Fyr t.	2004	<i>Kerch-Yenikale</i> Stræde. <i>Kamish-Burunski.</i> Ledefyr opr.	579
Ægæiske Hav.			
<i>Leros (Lero). Portolago (Port Lakki)</i> Bugt. Trafikbest. Lodstvang.	3263	<i>Berdjansk</i> Red. Lystd. udl.	3266
<i>Nikaria Island. Kolomera Point (Petraha)</i> S. Skær.	2656	<i>Taganrog</i> Bugt. <i>Mariupol. Asovstali</i> Kanal. Opl. o. Dybde.	3013
<i>Fourni. Cap Saita</i> eller <i>Cap Malaki.</i> Nyt Fyr t.	3537	<i>Krivaya Spit.</i> Fyr for.	580
<i>Samos.</i> <i>Cap St. Domenikos.</i> Nyt Fyr t.	3538	<i>Akhitari</i> Anduvn. Opl. o. Afm.	2802
<i>Mesolongion. Ormos Itas.</i> Lodstvang.	2106	Lilleasien.	
<i>Mytilini. Kap Agrilios (Seitin).</i> Fyr for. ...	1839	Tyrkiet.	
Tyrkiet.			
<i>Dardanellerne. Bokali Kalessi</i> S. Vrag.	3264	<i>Kerempe Burnu</i> Fyr for.	958
<i>Galata Burnu</i> Fyr t.	2192	<i>Cape Baba.</i> Vrag 581; Tdr. udl. Adv.	2937
<i>Marmarahavet. Maltepe.</i> Vrag.	3832	Lilleasien W.- og S.-Kyst.	
<i>Ismid</i> Bugten. Opl. o. Fyr 574; Lodstvang	3608	<i>Babu Burnu.</i> Fyr t.	2194
<i>Bosporus. Kap Anadoli</i> Fyr for.	957	<i>Izmir (Smyrna).</i> Adv.	582
Sorte Hav.			
<i>Sorte Hav</i> og <i>Azovske Hav.</i> Adv. m. Minefare	122	<i>Chios. Kastron.</i> Sejlanvisn.	1330
Bulgarien.			
<i>Seitin Burnu.</i> Taagesign. opr.	2936	<i>Kos</i> Bugt. <i>Budrum</i> Fyr for.	1331
<i>Burgas</i> Bugt. Td. udlagt 2657; Lys- og Fltd. midlt. ind. 3265; do. genudl.	3804	Syrien.	
Rumænien.			
<i>Kap Schabla.</i> Fyr for.	2107	<i>Tripoli. El Mina.</i> Fyr for. 2659; Fyr for. ...	3609
<i>Constantza</i> Ankerpl. Afm. for.	2723	<i>St. George</i> Bugt (<i>Jun al Khudr</i>). Ny Bro og Rørledning.	805
<i>Sulina</i> Munding. Sejlanvisning.	3539	Palæstina.	
Rusland.			
<i>Dniestr</i> Munding. <i>Tsarigrad Mouth.</i> Fyr for.	3468	<i>Acre</i> Bugten. Sandhøj ikke længere synlig. ...	584
<i>Kherson</i> eller <i>Dnieper</i> Bugt. Undervandshindr. fj. Spidstd. ind. 3987; <i>Adjigiol.</i> Taagesign. nedl.	4056	<i>Haiifa.</i> Kendelige Mærker 1418; Afm. for. 2448; Vrag.	2938
<i>Bug</i> Floden. <i>Konstantin.</i> Vrag fj. Lystd. ind.	186	<i>Jaffa N. Auje (Auja).</i> Fyrs Pl.	1587
<i>Tendra</i> Halvø. <i>Tendra Point.</i> Radiotaagesign. opr.	575	<i>Jaffa.</i> Kendeligt Mærke udg.	2939
<i>Perekop</i> Bugt. Vrag 2006; do. fj.	2193	Cypern.	
<i>Perekop</i> Bugt. <i>Kuiln-Murun.</i> Fyr t.	66	<i>Kyrenia.</i> Fyrs Synsvidde midlt. nedsat.	3469
<i>Sofevka.</i> Fyr for.	3988	<i>Cape Kiti.</i> Fyr for.	67
<i>Krim. Cape Aitodor.</i> Radiofyr opr.	2724	<i>Cape Gala.</i> Fyr for.	68
Rhodos.			
		Opl. o. Grunde.	583
		<i>Lindo</i> Bugt. Grund.	3682
Ægypten.			
		<i>Port Said</i> Anduvn. Ændret Pl. for Lystd. ...	585
		<i>Port Said</i> NW. Vrag.	3267
		<i>Alexandria.</i> Fyrbygninger ommales 2515; Fyr t.	3540

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Tripolis.			
<i>Libyen. Sirte Bugt. Sirte Fyr fl. og for.</i>	3333	<i>Canal de Sicile. Banc Talbot. Td. udl.</i>	3268
<i>Tripolis Havn. Kendeligt Mærke 1332; Forbud mod Ankring</i>	1772	<i>Cani Øerne. Td. forsv. 889; do. genudl. 1253; Fyr for. 2263; Opl. o. Tds. Pl.</i>	3181
Tunis.			
<i>Banc el Biban. Afm. att. i Ord. 187; Ras Zira Lystd. i Uord. 1252; do. for. 3396; do. midlt. sl. 3895; do. att. t.</i>	3989	<i>Bizerte. Radiopejlstat. Sétié-Meriem midlt. lukket 2449; do.</i>	3400
<i>Ras Zira. Taarn for.</i>	3397	<i>Ras Enghela. Fyrtaarn for.</i>	3541
<i>Ras Turgæness Fyr for.</i>	2258	<i>Cap Serrat Fyr for.</i>	2264
<i>Ile Djerba. Fyrtaarn for.</i>	1840	<i>La Galite Fyr for.</i>	2265
<i>Canal d'Adjim. Baakefyr t. 2588; Hunt-Adjim Fyr for.</i>	3398	Algier.	
<i>Bordj Djilidj Fyr for.</i>	2260	<i>Cape Rose Anduvn. Spærret Omraade 3684; Opl. o. Vrag</i>	3834
<i>Ras Tina. Fyrtaarn for. 962; Fyr for.</i>	2261	<i>Kouba. Luftfyr t.</i>	4057
<i>Sfax. Lystdr. for. 3399; Fyr for.</i>	3683	<i>M'Tahen Rock. Baake opf.</i>	4058
<i>Oued Mimoun. Baake forsv. 959; Afm. for.</i>	2516	<i>Algier Havn. Lystd. ind. 1410, Fyrbelysn. for. 1673; For. udf. 2660; Vejrmedling</i>	3334
<i>Banc des Kerkenah. Afm. for. 188; Lystd. for. 960; Vrag 1251; Lystd. for. o. fl. 3395; Opl. o. Lystd. 3610; Lystd. for.</i>	3833	<i>Tenez Harbour. Kendeligt Taarn</i>	2725
<i>Sousse. Tour de la Kasbah Fyr for.</i>	2262	<i>Oran Havn. Ledefyr for. 3269; Fyr for.</i>	3897
<i>Nabeul Anduvn. Vrag fj.</i>	69	<i>Ile plane Fyr for.</i>	2450
<i>Ras Mahmur. Vragafm. for. 961; Vraglystd. fl.</i>	3896	Marokko.	
<i>Cap Bon Fyr for.</i>	2259	<i>Fyr sl. Adv.</i>	1158
<i>Cape Bon N. Opl. o. Dybder</i>	2195	<i>Ceuta. Opl. o. Fyr</i>	1159
<i>Ilot Zembretta. Fyr midlt. sl. 2803; do. att. t.</i>	2864	<i>Ceuta og Tetuan. Opl. o. Radiostat.</i>	890
		<i>Tanger. Fyr t. 2661; Fyr t.</i>	4059
		<i>Tanger Bugt. Grænse for Kabelomraade for.</i>	1420

IX.

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

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Røde Hav.			
<i>Suez Canal Anduvn. Lystdr. ind.</i>	70	<i>Bandar Kassim. Fyr for.</i>	2197
<i>Suez Bugt. Newport Rock. Vrag. Lystd. 2196; Vrag uskadeliggj.</i>	3756	<i>Ras Asir eller Cape Guardafui. Opl. o. Fyr.</i>	2108
<i>Shadwan Island. Fyr for.</i>	1254	<i>Oman. Ras-al-Hadd. Grund</i>	4060
<i>Schermo Baake W. Skær</i>	3335	Persiske Bugt.	
<i>Jidda Anduvn. Td. midlt. ind. 3542; do. genudl.</i>	3611	<i>Khor Koliya. Fyr norm.</i>	3117
<i>Mohamed Gul Anduvn. Fyr t.</i>	375	<i>Bahrain Island. Manamah (Manama). Opl. o. Radiopejlstat.</i>	3612
<i>Port Sudan. Baake ødel.</i>	1421	<i>Bahrain Anduvn.</i>	
<i>Isola Difnein. Fyr att. norm.</i>	123	<i>Bahrain Fyrskib midlt. omb. 2393; Fyrskib genudl.</i>	2943
<i>Dahalak Island. Ghubbet Soghra (Ghubbet Mus Neft). Opl. o. Baaker og Tdr.</i>	1255	<i>Grund findes ikke 891; Afm. for.</i>	2451
<i>Eritrea. Massaua E. Mugiunia (Madjunia) Rev. Baake opf.</i>	2940	<i>Port of Kuwait. Tdr. ind.</i>	2320
<i>Massaua Forfyr for.</i>	3114	<i>Shatt-al-Arab. Fyrskib att. udl. 586; Baake erst. m. Td. 587; Lystd. udl.</i>	3182
<i>Harkiko (Archico) Bugt. Lystd. for.</i>	3115	<i>Hor al Rooka. Opl. o. Fyr m. m. 588; Nyt Ledefyr t. 2321; Fyr t. Fyrbaake nedrevet 2726; Opl. o. Fyrs Pl.</i>	3270
<i>Madote Island. Fyr for.</i>	2941	<i>Fao Reach. Ledefyr t. 1588; Fyr for. 2322; Baaker nedl.</i>	2392
<i>Little Hanish Island. Ankerplads</i>	1674	<i>Chellabi Point SE. Lystd. udl.</i>	589
<i>Great Hanish Island. Ankerplads</i>	1333	<i>Khor Musa. Baake findes ikke. Lystd. for.</i>	3183
Bugten ved Aden.			
<i>Fransk Somaliland. Tadjura Bugt. Obock Havn. Opl. l. Grunde. Bro fj.</i>	3116	<i>Khor Musa Anduvn. Opl. o. Dybde</i>	3470
<i>Jibuti Bugt. Vrag</i>	806	<i>Khor Musa-Bandar Chahpour (Bender Schapur). Opl. o. Lods</i>	3271
<i>Zeila Red. Fyr nedl. Td. for. 124; Td. ind.</i>	2517		
<i>Bulhar Red. Fyr nedl.</i>	125		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Bushire</i> . Fyr midlt. sl. 1256; do. att. t. 1589; Fyr t.	2942	Forindien.	
<i>Jezirat Qais</i> . Fyr t.	2944	<i>Karachi</i> Havn. Tidssign. ind.	2866
<i>Henjam Sound</i> . Fyr nedl.	590	<i>Kutch</i> Bugt. <i>Okha Port</i> . Baaker og Afm. for.	1101
Afrika.		<i>Porbandar</i> . Fyr for.	893
<i>Ras Hafun</i> . Grunde.	2662	<i>Veraval Roads</i> . Fyr t. 593; Ny Bølgebryder.	1043
<i>Italiensk Somaliland</i> . <i>Mogadishu</i> . Radio- master opf. Luftfyr t.	3118	<i>Cambay</i> Bugt. <i>Perigee Rock</i> . Fyrskib for. 811; <i>Bhaunagar Channel</i> . Afm. for.	963
<i>Brava</i> Ankerpl. Fyr att. norm.	1926	<i>Mitivirdi</i> . Fyr for. 2946; do.	3119
<i>Port Mombasa</i> . Forbud mod Ankring. Nye Grænses.	1841	<i>Bombay</i> Havn. <i>Prongs Reef</i> S. Vrag 1492; do. fj. 2452; Opl. o. Afm.	3990
<i>Tanga</i> Bugt. <i>Ulenge Island</i> . Ledefyr for.	4061	<i>Kumbaru</i> Bugt. Vrag findes ikke.	1044
<i>Tanga</i> og <i>Tanga</i> Anduvn. Fyr og Afm. for.	1490	<i>Malabar</i> Kysten. <i>Cannanore</i> Ankerpl. Ældre Fyrtaarn nedr.	1493
<i>Zanzibar Harbour</i> . Lystdr. for.	4062	<i>Ponani</i> . Nyt Fyr t.	3543
<i>Dar Es Salaam</i> . Fyr nedl. Td. udl. 1040; Td. omb. m. Lystd.	1773	<i>Port of Cochin</i> . Lystdr. ind. 2007; Afm. for. 2947; Vrag findes ikke 3471; Opl. o. Lystd. Lods.	3686
<i>Lindi</i> Floden. Baake opf. Td. fl.	1100	Ceylon.	
<i>Mozimbuwa Harbour</i> . Fyr t.	4063	<i>Galle Harbour</i> . Opl. o. Dybder og Afm.	2109
<i>Namalungo Point</i> . Fyr t.	3272	<i>Colombo</i> . Karantænebestemmelser.	1775
<i>Portugisisk E.-Afrika</i> . Fra <i>Momabis</i> til <i>Tjungo</i> Flodernes Munding. Pladsbestem- melser 1590; <i>Ponta Matirre</i> Fyrs Pl.	1774	<i>Analaitivu</i> . Obelisk opf.	3757
<i>Rio Mecuse</i> . Opl. o. Afm. Sejlav.	3613	<i>Jaffnapalam</i> Anduvn. Grunde.	3402
<i>Quelimane</i> . Opl. o. Afm. og Ankerpl. Sejl- anv.	3614	<i>East Channel</i> . Vrag findes ikke.	3991
<i>Porto da Beira</i> . Opl. o. Fyr.	807	<i>Trincomali</i> Havn. Afm. for. 1494; Opl. o. Afm.	3687
<i>Bazaruto</i> Bugt. Urent Vand.	2945	Bengalske Bugt.	
<i>Salisbury Hill E.</i> Undervandshindr. findes ikke.	1041	<i>Gulf of Manur</i> . <i>Tuticorin</i> Red. Vraglystds. Pl.	1676
<i>Durban Harbour</i> . Opl. o. Fyr 2006; Grund. Adv.	3835	<i>Palk</i> Stræde. <i>Adirampatnam</i> . Fyr for.	3840
<i>East London</i> . Flagsignal for. 1591; Uddyb- ning 1675; do.	2865	<i>Coromandelkysten</i> . <i>Mahabalipur</i> Fyr midlt. for. 894; Fyr for.	1102
<i>Algoa</i> Bugt. <i>Dispatch</i> eller <i>Roman Rock</i> . Ny Lys- og Kltd. udl. 3401; Lystd. udl.	3836	<i>Madras</i> Anduvn. Grund.	2008
<i>Dunger Point</i> Fyr. Lysevne forøg.	3837	<i>Madras</i> Havn. Fyr t.	1258
Indiske Ocean.		<i>Kistna</i> Flodens Munding. Gammelt Fyrt. <i>Sacramento</i> Grund E. Grund.	2110
<i>Indiske Ocean</i> S.-lige Del. Skær.	1491	<i>The Sandheads</i> . <i>Pilots Ridge</i> Fyrskib ind.	594
Madagascar.		<i>Eastern Channel</i> Fyrskib. Fyr midlt. for.	1045
<i>Bombetoke</i> Bugt. Dybde aft. 591; <i>Narcissus</i> <i>Bank</i> . Afm. for.	808	<i>Hooghly</i> Munding. Lodsdamper. Projektør- sign. for. 1776; Lodsdamper forsynet med Radiopejlapp.	3337
<i>Nosy Lava</i> . Fyr midlt. sl.	4064	<i>Karnaphuli</i> Floden. Afm. for.	3841
<i>Nosi Mitsio</i> . Rev findes ikke 3685; <i>Mitaraka</i> <i>Point</i> . Grund.	3838	<i>Oyster Island</i> . Fyr for.	1842
<i>Befotaka</i> Bugt. Opl. o. Dybde.	1257	<i>Birma</i> . <i>Andrew</i> Bugt. Undervandshindr. 1103; do.	1422
<i>Mananara</i> Ankerpl. Grund.	4065	<i>Rangoon</i> Floden. Lystd. for. 1592; Opl. o. Lystdr.	1593
<i>Tamatave</i> . Adv. oph.	809	<i>Krishna</i> Fyrskib midlt. omb. m. Reserve- fyrskib.	3615
<i>Mahanoro</i> . Fyr t. 592; Fyrs Pl.	810	<i>Mergui</i> Havn. Ledefyrlinie opr. 595; Skær 1927; Fyr t. 2727; Opl. o. Dybder 2867; Skær.	2948
<i>Sainte Luce</i> Ankerpl. Grund.	892	Malacca Stræde.	
Mauritius (Ile Maurice).		<i>Siam</i> W.-Kyst. <i>Easy Rock</i> SE. Vrag findes ikke. Td. ind.	2000
<i>Port Louis</i> . Lystd. for.	3839	<i>Pulo Lemá</i> NE. Grund.	1334
Seychellerne.		<i>Pulo Perak</i> . Opl. o. Beliggenhed.	1928
<i>Mahé Island</i> . <i>Port Victoria</i> . Grund findes ikke.	1042	<i>Penang</i> Havn. Dybde over Vrag 1259; Fyr t. 1335; Fyrbelysning for. 2518; Indløbet til <i>Prai</i> Floden. Fyr fl. 2728; Lystd. udl. Td. ind.	3842
Lakkediverne og Mallediverne.		<i>Kuala Perak</i> . Banke.	1594
<i>Kiltan Island</i> . Opl. o. Fyr.	3273	<i>Perak</i> Floden Anduvn. Lystd. udl.	3274
		<i>Port Dickson</i> Anduvn. Td. ind.	189

X.

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

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Singapore Stræde.			
<i>Singapore.</i>		<i>Tarakan SW.-Kyst. Linkas. Opl. o. Dybde</i>	
<i>Keppel Harbour. Uddybn. 895; Tdr. udl.</i>	3184	2870; Forsk. Opl.	3904
<i>Selat Sengkir (Sinki). Uddybningsarb...</i>	3544	<i>Beraoe Floden. Ma. Goentoeng. Lystd. fl.</i>	2871
<i>Singapore Red. Opgrunding 376; Td. ind.</i>		<i>T'g. Paggas S. Pulle</i>	2011
377; Opl. o. Dybde	1336	<i>Koetei Floden Munding. Moeara Berau.</i>	
<i>Kuala Johore E.-lige Anduvn. Opl. o.</i>		Grund. Opl. o. Baaker	2520
Kabler 1678; Lystdr. udl.	2111	<i>Koetei Floden Munding. Moeara Bajor.</i>	
Sunda Øerne.		Lodsfyrskib. Dagmærke	969
<i>Sumatra W.-Kyst. Nias S.-Kyst. Telok</i>		<i>Pasir Floden. Afm. for</i>	2872
<i>Dalam. Opl. o. Fyr</i>	3898	<i>Laut Stræde N.-lige Indløb. Grunde</i> ...	1047
<i>Singkel. Opl. o. Fyr</i>	1423	<i>Barito Flodens Munding. Midlt. For. af</i>	
<i>Sumatra E.-Kyst. Aroe-baai Lodsfyrskib for.</i>	2010	Afm.	4068
<i>Bengkalis Stræde N.-lige Indløb. Td. bortdr.</i>		<i>Fox Banks. Fyrskib ind. Afm. for. 1165;</i>	
964; Td. genudl.	3758	Fyrbelysning og Afm. for.	2396
<i>Rio Øhav. Sambo NE.-Kyst. Grund</i>	3015	<i>Tambelan Islands. Baaker forsv</i>	3475
<i>Soegi Stræde. Undervandshindr</i>	2323	<i>Sarawak Floden Indløb. Baake opf. 190;</i>	
<i>Soengei Kolak. Strømsignaler</i>	3403	Baake ødel.	813
<i>Kidjang Stræde. Grunde. Søm. fl. 3120;</i>		<i>Sarawak Floden Anduvn. Opl. o. Dybde</i>	
Uddybning	3899	597; <i>Po Point Fyr for</i>	3992
<i>Mantang. Opl. o. Fyr</i>	2949	<i>Miri. Opl. o. Fyr og Ankerpl</i>	191
<i>Lingga Øhav. Grund</i>	3404	<i>Jahat Shoals. Baake fl.</i>	2395
<i>Sumatra E.-Kyst. Djambi Floden Munding.</i>		<i>Lankayan Island NE. Grunde</i>	3993
Lystd. fl.	1060	Siam Bugt.	
<i>Palembang Flod. Opl. o. Fyrskib 3472;</i>		<i>Malacca Halvøen. Giit Island N. Skær</i> ...	2454
Opl. o. Fyrskibs Pl.	3759	<i>Kuantan Floden Indløb. Fyr nedl</i>	379
<i>Palembang Flod. Po. Pajoeng Anduvn.</i>		<i>Trengganu. Telor Mokuan E. Skær</i> ...	273
Afm. for.	3121	<i>Trengganu N. Grunde 2663; Kuala Treng-</i>	
<i>Banka N.-Kyst. Opl. o. Grunde</i>	3016	ganu. Opl. o. Ledefyr.	3122
<i>Banka NW.-Kyst. Boeloe baai. Sten forgæ-</i>		<i>Siam.</i>	
ves eftersøgt.	2868	<i>Ko Taluei S. Skær 2112; do</i>	2397
<i>Banka Stræde. Opl. o. Dybde</i>	3473	<i>Pran Floden Indløb NE. Vrag</i>	2398
<i>Lelari Fyr for. 1046; er for</i>	2394	<i>Bangkok Barre. Fyr færdigbygget 2201;</i>	
<i>Banka SE.-Kyst. Grunde</i>	2198	Fyrbelysn. for. 3905; Lystd. udl.	3994
<i>Banka E.-Kyst. Lombok Rev W. Td. bortdr.</i>		<i>Koh Sichang. Lem Wang. Fyr t</i>	598
965; do. genudl.	1424	<i>Kurowie Rock. Skær</i>	1260
<i>Gaspar Stræde. Pulo Liat. Fyr for</i>	378	<i>Table Rock. Skær</i>	3843
<i>Billiton. Manggar Red. Puller</i>	1843	<i>Nui Nai (Loctri) Point. Fyr for</i>	2729
<i>S. Linggang. Grund 966; Opl. o. Grund</i> ..	3017	<i>Hon Bai-Kan. Opl. o. Fyr</i>	3906
Puller	1679	<i>Pulo Obi. Opl. o. Fyr</i>	3907
<i>Billiton SE. Opl. o. Dybder</i>	967	Bagindien.	
<i>Java Soen. Vrag afm. 812; do. fj</i>	2200	Fransk Indo-Kina.	
<i>Java. Malabar Radiostat. Opl. o. Tidssign.</i>	3275	<i>Indløbet til Saigon Floden. Opl. o. Dybder</i> ..	2521
<i>Tjilamaja. Fyr nedl</i>	2453	<i>Annam. Cape Padaran eller Mui Dinh. Fyr</i>	
<i>Semarang Red. Vrag 2869; Vragfartøj ind.</i>		for.	3995
Sejlanvisn. 3338; Havnemole forlængt.		<i>Lon Island. Opl. o. Fyr</i>	3996
Vraglystd. udl.	3900	<i>Pulo Kambir eller Cambir. Opl. o. Fyr</i> ...	3997
<i>Og. Pangka NW. Vraglystd. perm. ind.</i>		<i>Cape Batangan. Fyr for</i>	1929
3474; Opl. o. Afm.	3901	<i>Tonkin Bugt. Bien Shon. Fyr for</i>	2113
<i>Soerabaja W. Lystd. fl. 1161; Lodsfyrskib</i>		<i>La Barre du Cua Nam Trieu. Ledefyr for</i> ...	3018
fl. 1162; Lodsfyrskib for. 1425; do. er for.	2199	Kinesiske Hav.	
<i>Soerabaja. Opl. o. Dybde</i>	596	Grunde findes ikke	2730
<i>Soerabaja E. Vrag</i>	1163	<i>Paracel Islands. Hotspur. Grund findes ikke</i>	
<i>Probolinggo Red. Vrag afm</i>	3276	2114; <i>Crescent Group. Pattle Island. Fyr t</i> ..	3998
<i>Madoera S.-Kyst. Gili Genteng. Lystd.</i>		<i>Palawan Island W. Grunde</i>	274
midlt. for. 968; Fyr norm.	1164	<i>Palawan Passage. Grunde</i>	3277
<i>Banjoewangi Red. Ommendroogte. Baake</i>		<i>Tong King Bugt. Henriette Pass. Vrag. Ø</i>	
forsv. 2519; do. genopf.	4066	findes ikke	2950
<i>Celebes S.-Kyst. Boni Bugt. Bingkoka baai</i>			
<i>Pomalaä Red. Baake opf</i>	4067		
<i>Celebes W.-Kyst. Tg. Ajoelang. Grunde</i> ...	3902		
<i>Borneo. Coal Mine Farvand. Td. findes ikke</i>	3903		

	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Sakhalin.		
<i>Nishi Notoro Misaki.</i> Radiofyr opr. 896; Fyr for.....	3407	
<i>Maoka.</i> Ledefyr for.....	2326	
<i>Noda Red.</i> Opl. o. Fyr og Bølgebryder....	3691	
<i>Jonquiere Point.</i> Radiofyr opr.....	1683	
<i>Khoi Point NW.</i> Grund.....	973	
<i>Moskalvo.</i> Radiofyr.....	1499	
<i>Cape Elizaveti.</i> Radiofyr.....	1430	
<i>Cape St. George NW.</i> Grund.....	2593	
<i>Cape Patience S.</i> Undervandshindr.....	3189	
<i>Mototomari.</i> Fyr t.....	2669	
Japan.		
<i>Hokkaido. Shirakami Zaki.</i> Taagesign. nedl. Fyr for.....	3844	
<i>Motsuta Zaki.</i> Fyr t.....	1781	
<i>Wakkanai.</i> Fyr t. 611; Lys- og Klted. ind. 612	612	
<i>Yerimo Zaki.</i> Fyr for.....	1684	
<i>Honshu. Hagi Anduvn.</i> Fyr t.....	2670	
<i>Tsuuyama Ko.</i> Fyrbelysning for.....	2118	
<i>Niigata Ko.</i> Luftfyr opf.....	3408	
<i>Aomori Ko.</i> Radiofyr opr.....	1107	
<i>Hachinohe Ko (Same).</i> Fyrbelysning for. m. m.....	2119	
<i>Miyako Ko.</i> Fyr for.....	2459	
<i>Hirota Wan.</i> Fyr t.....	2460	
<i>Kesennuma Bays.</i> Taagesign. opr.....	2327	
<i>Inuboye Saki E.</i> Undersøisk Udbrud spores ikke.....	1108	
<i>Uraga Ko.</i> Sp. Omr.....	2874	
<i>Futtsu Zaki.</i> Fortøjningsbøjer udl.....	3409	
Anduvning af <i>Yokosuka.</i> Opl. o. Afm....	613	
<i>Negishi Wan.</i> Fyrskib og Lystdr. udl.....	2120	
<i>Inatori.</i> Fyr t.....	1109	
<i>Shimoda Havn Anduvn.</i> Fyr t.....	1597	
<i>Osaka Bugt. Nishinomiya.</i> Opl. o. Fyr....	195	
<i>Naikai. Otsu.</i> Fyr t. Ny Bølgebryder....	1845	
<i>Besu.</i> Fyr t.....	2595	
<i>Shikama.</i> Fyr t.....	2594	
<i>Oka-saki.</i> Fyr t.....	1844	
<i>Uno Ko.</i> Fyr t. Fyr sl.....	2016	
<i>Marugame.</i> Fyr t. Pier fuldendt.....	1685	
<i>O Tateba Jima E.</i> Lystd. udl.....	3909	
<i>Obataki Seto.</i> Fyr t.....	1686	
<i>Heigun Suido.</i> Fyr t. 1598; Opl. o. Fyr..	2461	
<i>Sago no Seto.</i> Fyr t.....	1687	
<i>Shimonoseki Kaikyo Anduvn.</i> Vrag 1110; Opl. o. Vrag.....	2806	
<i>Hirado Sima.</i> Opl. o. Dybder.....	3692	
<i>Kyushu. Akune.</i> Fyr t.....	2671	
<i>Shimanoura Sima.</i> Fyr for.....	3910	
<i>Fukushima.</i> Fyr t.....	2951	
<i>Amami O Shima. Naze Ko.</i> Fyr t.....	1261	
Australien.		
<i>Eclipse Islands NE.</i> Braad. Adv. 2672; Grund.....	3190	
<i>Fremantle Anduvn.</i> Banke udvidet sig....	2330	
<i>Frazer Islet.</i> Fyr midlt. sl. 2673; Fyr att. t.	3129	
<i>Depuch Island</i> Ankerpl. Td. perm. ind....	3476	
<i>Roebuck Bugt. Broome</i> Fyr t.....	2952	
<i>Buccaneer Øhav. Hidden Island.</i> Skær. Urent Farvand.....	3845	
<i>Margaret Island.</i> Klippe.....	3846	
<i>Port Darwin.</i> Grund.....	3616	
<i>Clarence Strail.</i> Grunde.....	2596	
<i>Clarence Stræde Anduvn.</i> Grunde 3191; Td. udl. Opl. o. Dybder.....	3617	
<i>Cape Keilh.</i> Lystd. fl.....	3911	
<i>North Goulburn Island NE.</i> Grund.....	2953	
<i>Cape Stewart N.</i> Urent Vand.....	2954	
<i>Crocodile Island.</i> Rev.....	815	
<i>Torres Stræde Anduvn. og Prince of Wales Channel.</i> Grunde findes ikke.....	1048	
<i>Torres Stræde. Goode Island</i> Fyr for.....	614	
<i>Queensland. Bow Reef W.</i> Grund findes ikke	3192	
<i>Cape Bowling Green N.</i> Grund 2328; Grund findes ikke.....	4002	
<i>Cleveland Bugt.</i> Fyr for.....	3477	
<i>Flat Top Island NE.</i> Grund 383; Grund findes ikke.....	727	
<i>Cape Capricorn.</i> Fyr for.....	4003	
<i>Sandy Cape.</i> Fyr for. 1169; do.....	1688	
<i>Woody Island.</i> Fyr for.....	2329	
<i>Great Sandy Stræde.</i> Nyt Fyr t. Td. perm. ind.....	3478	
<i>Brisbane River.</i> Ledefyr for.....	1846	
<i>New South Wales. North Evans Reef SE.</i> Undervandshindr.....	2203	
<i>Coffs Harbour.</i> Luftfyr t.....	3912	
<i>Newcastle Harbour.</i> Fyr t. 2204; Opl. o. Fyr.....	2462	
<i>Wollongong Harbour.</i> Fyr t. 2875; do. t....	3130	
<i>Victoria. Port Albert.</i> Opl. o. Fyr.....	3479	
<i>Port Philip.</i> Lystd. udl.....	3019	
<i>Yarra Floden.</i> Opl. o. Dybder.....	1339	
<i>Williamstown.</i> Fyr for.....	1689	
<i>Hobson Bay.</i> Vrag. Fyr for. 1170; Fyrbelyan. for.....	1782	
<i>Melbourne Anduvn.</i> Fyrbelyan. for....	4004	
<i>Geelong.</i> Lystdr. for. 728; Baaker opf. 2876; Lystd. perm. ind.....	3693	
<i>Port Philip Indløb.</i> Opl. o. Dybder.....	1599	
<i>Bass Stræde.</i>		
<i>Murray Pass.</i> Fyr for.....	4006	
<i>Loullil Bugt.</i> Fyr for. 1431; Fyr t. Pier bygget.....	3193	
<i>St. Vincent Bugt. Port Adelaide.</i> Ledefyr for. 384; Opl. o. Fyr og Tidassign.....	615	
<i>Spencer Bugt. Port Pirie Havn.</i> Tidassign. nedl.....	385	
<i>Port Broughton.</i> Fyr for.....	386	
<i>Jarrold Point W.</i> Grund.....	2121	
<i>Port Augusta Anduvn.</i> Grund.....	4005	
<i>Western Shoal.</i> Baake fj.....	2522	
<i>Spilaby Island.</i> Uren Bund.....	3694	
<i>South Bugt.</i> Uren Bund.....	3695	
<i>Price Island.</i> Fyr sl.....	1690	
Tasmanien.		
<i>Port Sorell N.</i> Magnetiske Forstyrrelse....	2733	
<i>Tamar Floden.</i> Fyr t. Td. ind. 2877; Opl. o. Dybde og Afm.....	3913	
<i>Port Davey.</i> Opl. o. Skær.....	3618	
New Zealand.		
<i>North Island. Rangaunu Bugt.</i> Grund 1340; Grunds Pl.....	1601	
<i>Kawau Island E.</i> Grund.....	387	
<i>Colville Bugt (Moehau Bugt).</i> Skær....	1600	
<i>Waiheke Island.</i> Skær.....	3194	
<i>Auckland Anduvn.</i> Grunde.....	3847	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Auckland.</i> Tidssign. nedl.	2878	New Caledonia.	
<i>Port Nicholson.</i> Opl. o. Dybder o. Tdr. 1600; Opl. o. Grund 2879; Grund.....	3848	<i>Oland Bugt.</i> Grunde.....	3763
<i>Wellington.</i> Tidssign. nedl.	2880	<i>Table Island.</i> Opl. o. Grund og Afm.....	2674
<i>South Island. Picton Harbour</i> Anduvn. Grund	2881	<i>Infernet Rock.</i> Opl. o. Dybde.....	3764
<i>Port Lyttelton.</i> Taagesign. opr.....	2882	Loyalty Islands.	
<i>Dog Island NE.</i> Grunde	2807	<i>Uea (Uvea) Island.</i> Grund.....	1171
<i>Milford Sound. St. Anne Point.</i> Nyt Fyr t.	2331	<i>Nauru Island.</i> Fyr for.	3195
<i>Stewart Island. Port Pegasus.</i> Skær 1262; Fyr t.	2018	Santa Cruz Islands.	
<i>Akers Point.</i> Fyr midlt. sl. 2017; do. att. t.	3480	<i>Vanikoro Islands</i> Anduvn. Grund. Adv...	3131
Molukkerne.		Ny Hebriderne.	
<i>Halmahera. Puyahi Bugt.</i> Opl. o. Dybder..	3690	<i>Malekula Island. Port Sandwich.</i> Dybde aft.	2523
New Guinea.		<i>Fila Havn.</i> Grund. 'Td. ind.	1263
<i>Kaibus Bugt.</i> Grund.....	729	Gilbert Islands.	
<i>Manokwari Red.</i> Opl.....	3761	<i>Tarawa. Betio</i> Ankerpl. Tdr. ind. 1784; Opl. o. Dybde. Afm. ind.....	3196
<i>Sarmi.</i> Anlægsmole forsv.	3702	Fiji eller Viti Gruppen.	
<i>Hull Island.</i> Opl. o. Dybder.....	974	<i>Viti Levu Bugt.</i> Skær. Baake opf.....	1847
<i>Engineer Group.</i> Grund	197	<i>Ovalau.</i> Baake opf. Grund.....	1848
<i>China Strait</i> Anduvn. Baake opf.....	71	<i>Nasilai Rev E.</i> Grund.....	1341
<i>Weitoe Island SW.</i> Grund.....	196	Samoa Øerne.	
<i>Papua. Torres Stræde.</i> Grunde.....	3697	<i>Upolu Island.</i> Fyr t.	1050
New Britain.		Cook Islands.	
<i>Cape Gazelle.</i> Opl. o. Fyr	1049	<i>Arutunga</i> Ankerpl. Anduvn. Rev udvider sig N. efter.....	388
<i>Woodlark Island. Suloga Harbour.</i> Opl. o. uren Ankerpl.	3698	Hawaii Øerne.	
Carolinerne.		<i>Maui.</i> Fyr for.....	2524
<i>Urukthapel Island.</i> Fyr for.....	2122	<i>Honolulu Havn</i> Anduvn. Fyr for.....	617
<i>Malakal Harbour.</i> Fyr t.....	1783	<i>Tuamotu Øhav.</i>	
<i>Truk eller Hogolu Islands.</i> Fyrbelysn. for...	2732	<i>Ngaruae Pass.</i> Opl. o. Dybde.....	3914
Marianerne eller Ladroneerne.			
<i>Guam eller Guahan Island.</i> Opl. o. Fyr.....	2332		
Salomon Islands.			
<i>Gizo</i> Ankerpl. S.-lige Anduvn. Udstrækning af Rev.....	616		
<i>Tulagi Harbour</i> Anduvn. Ledefyr for.....	3699		
<i>Baranago Harbour.</i> Fyr for.	4070		

XI.

Bekendtgørelser m. m.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Brasilien.</i> Udsendelse af Navigationsefterretninger	897	Forholdsregler og Signaler, som er forekrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestes Udførelse i danske Farvande	74
<i>Ceylon. Colombo.</i> Lægeraad pr. Radio.....	1433	Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adr.: CQ	5
<i>Danmark.</i> Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.....	72		
Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse	73		

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Stormvarsler, Vejrmedlinger og Navigationsæfterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.. 76	Bekendtgørelse om Ændring i den nu-gældende Betaling for Lodsnings..... 4071
Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.... 130.	<i>Sundet. Københavns Havn. Ændring i Havnereglementet..... 4072</i>
Udsendelse af Radiotelegrafavis..... 78	<i>Færøerne. Vejrmedling pr. Radio..... 81</i>
Signaler for Skibe, der ledsager Under-vandsbaade..... 79	<i>Britiske Øer og Nordsoen. Almindelige Opl. ang. Miner..... 131</i>
Stednavne rettes i de danske Søkort.. 80	<i>Britiske Øer. Opl. o. Stormvarselstat..... 132</i>
<i>Smaalandsfarvandet. Reglement for Pas-sage gennem Karrebæksmindebroen.. 198</i>	<i>England. Lodssignaler..... 3484. 3849</i>
Udsendelse af radiotelegrafiske Ismel-dinger..... 493	<i>Equador. Galapagos Øerne. Fredning af Dyre- og Fuglelivet..... 1602</i>
Udsendelse af radiotelefoniske Ismeldin-ger..... 494	<i>Estland. Israpport pr. Radiotelefon..... 200</i>
<i>Danmarks Skibsliste 1937..... 1051</i>	<i>Finland. Opl. o. Redningstat..... 1342</i>
<i>Bornholm. Listed. Havnereglement... 1264</i>	<i>Søopmaaling. Midlt. Søopmaalingsemær-ker. Adv..... 1603</i>
<i>Bornholm. Snogebæk. Havnereglement 1265</i>	<i>Frankrig. Drivende Miner. Adv..... 816</i>
<i>Store-Bælt. Slipshavn. Havnereglement 1266</i>	<i>Japan. Alle Kyster og Farvande. Adgangsbestemmelser..... 1343</i>
Kontrol med Skibe i Anledning af Bor-gerkrigen i Spanien.... 1345. 1509. 1691	<i>Grænser for japanske Orlogshavne.... 1850</i>
2206. 3028. 3201. 3482	<i>Opl. o. Fyr. Adv..... 3280</i>
Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande..... 1432	<i>Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrouille..... 1501</i>
Uro- og Stormvarsler pr. Radio..... 1604	<i>Kina. Shanghai Anduvn. Adv. o. Fyr og Sømærker..... 2808</i>
Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m..... 1849	<i>Forholdsregler i kinesiske Farvande 2955. 3281</i>
<i>Bornholm. Helligpeder. Havnereglement 2019</i>	<i>Whangpoo Flodens Munding. Trafikforholdsregler..... 3021</i>
<i>Bornholm. Nørrekuas. Havnereglement 2020</i>	<i>Advarsel om Fyr, Sømærker, Miner og forladte Skibe. Sejlansvisning..... 3202</i>
<i>Bornholm. Rønne. Søndre Baadehavn. Havnereglement..... 2021</i>	<i>Middelhavet. Bestemmelser for Ruterne for Handelskibe i Middelhavet og for Under-vandsbandedøvelsesområder..... 3132</i>
Eftersøgning af savnede eller forulykkede Luftfartøjer..... 2022	<i>Rettelse..... 3483</i>
Bekendtg. o. Ændring i Bekendtg. ang. Sejlads i Lille-Bælt v. Lille-Bælls-Broen	<i>Reviderede Bestemmelser..... 3700</i>
<i>Helsingør. Hammeren Fyr. Signal for Inddragning af Drogden Fyrskibskiftet Betydning..... 2675</i>	<i>Tilføjelser til Efterretninger for Søfa-rende Nr. 3700..... 3766</i>
<i>Esbjerg. Havnereglement..... 2734</i>	<i>Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptaget..... 1434</i>
<i>Bornholm. Bakkerne. Havnereglement 2739</i>	<i>Forsøgsflyvninger. Trans-Atlantic Air Service..... 2023</i>
Ændring til Luftfartsloven. Forbud mod Sejlads og Ophold i særlige Farvande	<i>Ispatrouilletjeneste ophørt..... 3340</i>
<i>Lister Dyb. Højer Havn. Havnereglement 3020</i>	<i>Itusland. Fortegnelse over aabne Havne... 2525</i>
<i>Smaalandsfarvandet. Passage gennem den nye Vej- og Jernbanebro og den hid-tidige Jernbanebro over Masnedund 3027</i>	<i>Spanien. Fyr midlt. sl. Søn. ikke i Ord. Minespærringer udl. Trafikbest. Adv.... 82</i>
Oplysning om Misvisningen..... 3197	<i>Oplysning om Minefare. Adv..... 201</i>
<i>Fakse Bugt. Lund Anlægsnole. Bro-reglement..... 3198</i>	<i>Balearerne. Opl. o. Sejladsen paa Palma de Mallorca. Adv..... 495</i>
<i>Farvandet Syd for Fyn. Ærskøbing. Havnegrænser for..... 3199</i>	<i>Spanien N.-Kyst. Palma de Mallorca. Sejladsforskrift. Minefare. Adv.... 618</i>
<i>Kattegat. Øster-Hurup Fiskerihavn Hav-nereglement..... 3200</i>	<i>Palma de Mallorca. Sejladsforskrift... 817</i>
<i>Store-Bælt. Lille-Bælt. Farvandet W. for Samsø og Aarhus Bugt. Øvelser med Miner og Mknestrygning. Adv.. 3339</i>	<i>Oplysning om Minefare. Adv..... 1267</i>
<i>Hvide Sande. Havnereglement..... 3410</i>	<i>Oplysning om Minefare. Adv..... 1346</i>
<i>Torsminde. Havnereglement..... 3411</i>	<i>Sikkerhedszoner..... 1435. 1502</i>
Rettelse til Efterretninger for Søfarende Nr. 3411..... 3481	<i>Ferrol. Besøjlingsforhold. Adv..... 1851</i>
<i>Limfjorden. Gravet Rende over Løgstør Grunde. Opl. o. Lodstvang..... 3702</i>	<i>Ferrol. Tilføjelse til Efterretning for Søfarende..... 1851. 2205</i>
<i>Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Lodseri. Lodstakster..... 3765</i>	<i>Advarsel vedr. Fyr, Miner og Hindringer 2735</i>
Bekendtgørelse vedr. Isbrydningstjene-ster..... 4007	<i>Trafikbestemmelser. Adv..... 3412</i>
<i>Sundet. Lodstakster..... 4008</i>	<i>Santander. Sejlads frigivet. Cap la Nao-Cap Tortosa. Mknefare. Adv..... 3701</i>
	<i>Oplysning om Appelsinhandel. Adv... 3915</i>
	<i>Kap Sacratif—Kap Cervera. Blokade erklæret..... 4009</i>
	<i>Storbritannien og N.-Irland. Kroningsfestlig-heder. Fyrbaaker tændes..... 1344</i>
	<i>Sverige. Opmaalingarbejder 1937. Mildt. Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Adv..... 1172</i>
	<i>Plan for Isbrydningstjenesten..... 2619</i>

	Løbe-Nr.	Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.
Vejrmelding pr. Radio. Sendetid forandres	4010	<i>Danmark.</i> Side 369. 593.
<i>Tyrkiet. Lilleasien. Izmir (Smyrna) Bugt.</i>		<i>England.</i> Side 57. 96. 111. 123. 134. 145. 156.
Trafikbestemmelser indskærpes	2676	165. 175. 189. 203. 215. 226. 265. 277. 289. 303.
Trafikbestemmelser	3203	317. 348. 366. 377. 398. 411. 423. 433. 493. 515.
Trafikbestemmelser	3916	534. 582. 591.
<i>Dardanellerne og Bosphorus. Adgangsbestemmelser</i>	2736	<i>Estland.</i> Side 317.
<i>Tyskland. Radiotelefoniske Navigationsefterretninger</i>	1852	<i>Finland.</i> Side 317. 367.
<i>Norddeich. Oceanvejrmeldinger pr. Radio</i>	2677	<i>Norge.</i> Side 48. 266. 289.
<i>Flaadeøvelser</i>	2956	<i>Sverige.</i> Side 123. 157. 216. 317. 398. 535.
		<i>Tyskland.</i> Side 25. 48. 111. 175. 190. 216. 226.
		277. 303. 348. 367. 377. 398. 412. 493. 515.
		535. 591.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og saa en
Carlsberg

GAMLE
eller
HOF

Sinclair
DIESEL
Motorolier
er Verdens bedste.

**SINCLAIR
MARINE
OLIER**

**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

LEVERANDØR TIL
U. S. A.'s FLAADE

SINCLAIR
SMØREOLIER
FOR ALLE FORMAAL

UNION PETROLEUM COMP.
SINCLAIR OILS
VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

Forsikrings-Selskabet
"SKANDINAVIA"
Stiftet 1899
Aktiekapital 8 Millioner Krøner
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

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

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

KOLDING

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBBERHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KORSØR

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

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

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

Britisk Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

ESBJERG

C. BREINHOLT

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).

ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
822

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.

H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 5

TORS DAG 3. FEBRUAR 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

VALUTARESERVERNE OG SKIBSFARTEN

Naar de sidste Maaneder har vist en stadig Forøgelse af Valutareserverne, og naar vi fra at have et absolut og faretruende Minus er naaet hen dertil at have et absolut og tilforladeligt Plus, saa skyldes det — og dette kan ikke siges tydeligt nok — først og fremmest Skibsfarten. Det er Danmarks Skibsfart, der gennem de indtjente Fragter har forbedret den danske Statshusholdning i meget betydelig Grad.

Men hvad er saa den Anerkendelse, der ydes herfor? Det er ikke Tak, Skibsfarten ønsker, men unægtelig havde man heller ikke tænkt, at det skulde blive noget *saa* slik modsat. Der præsenteres Skibsfarten Regning paa Regning — Krav paa Krav, saaledes at de til sidst ikke kan opfyldes. Man gør klogt i at lægge Mærke til, at der nu saa smaat er ved at dukke et nyt — men desværre gammelkendt og allfor godt kendt — Moment op, nemlig Oplægningerne. De første Skibe er der, efter at vi nu i over et Aar har kunnet undgaa denne Kalamitet. Det er et alvorligt Memento, for det er en Begyndelse til noget, ingen kan overse, saafremt der ikke bliver mere sund Fornuft i Bedømmelsen af Skibsfartens Forhold.

Det ganske mærkelige Forhold gør sig jo nemlig gældende, at Skibsfarten som Helhed betragtes som en Guldgrube, saasnaar Fragterne stiger det bitterste. Nu har Skibsfarten notorisk — hvad man blot behøver at se Aktienoteringerne for — i Aarevis haft elendige Aar, som nogle faa Maaneders Højkonjunkturer selvfølgelig ikke har bortelimeret. Derfor er det saa taabeligt som lænkelt at tale om en Guldgrube i Forbindelse med Skibsfarten.

Dansk Skibsfart, der ikke som Skibsfarten i de fleste andre Lande og andre Erhverv her i Landet faar eller ønsker Statens Støtte, faar præsenteret Krav paa Krav, baade fra Myndighederne og fra anden Side. Dette er saa alvorligt, at det ikke nytter at raabe Vagt i Gævær en enkelt Gang. Det maa gentages aller og atter. Skibsfarten kan faa Lov at gøre sin Pligt — og mere end det, skaffe Landet betydningsfulde Indtægter i Form af fremmed Valuta, og til Gengæld herfor mødes den med stadig stigende Krav og Byrder, der kun kan tjene til at forringe Erhvervets for Samfundet saa betydningsfulde Produktivitet.

DET GODE AAR VAR EN NØDVENDIGHED

Aaret 1937 har, udtaler Dansk Dampskibsrederiforeningens Direktør, cand. jur. E. Maegaard i et Interview til Nationaltidende, været et godt Aar.

Det er ubestrideligt. Man kan betegne det som den bedste Periode i en Aarrække, hvoraf navnlig Aarene 1930—35 var haarde for Skibsfarten. Mange af vore Rederier sejlede i disse Aar faktisk med Underskud, alle maatte tære paa deres Reserver, og den danske Handelsflaade forringedes baade kvantitativt og kvalitativt.

Dette kan bevises gennem Tal. Fra Perioden 1922 til 1935 viser Regnskaberne for 13 af vore største og mest betydelige Rederier, at Aktiekapitalen blev nedskrevet fra 95 Millioner til 68 Millioner Kroner, og samtidig dalede Reserverne fra 67 Millioner til 24 Millioner.

I samme Periode gik den egentlige Handelsflaadens Tal ned fra 716 Skibe til 548 Skibe og samtidig steg Skibenes Gennemsnitsalder fra 16 til 19 Aar.

— Det var ligefrem nødvendigt, at Tiderne maatte bedres, hvis Hullerne skulde udfyldes, og Haabet om en Fortsættelse bevares. Imidlertid maa det ved en Vurdering af Aaret 1937 ikke glemmes, at de Udgifter, der paahviler den danske Skibsfart, er steget betydeligt og ikke synes tilbøjelige til at følge Fragtmarkedet paa dets nedadgaaende Bane. Man behøver blot at nævne Lønningerne, Assurancer, Havneudgifter og Udgifter til Vedligeholdelse og Fornyelser. Indtægterne fra 1937 maa bruges til Konsolidering, Fornyelser og Udvidelser, da Forholdene jo desværre som paavist har været af en saadan Art, at den danske Skibsfart, som i Modsætning til Skibsfarten i de fleste andre Lande ikke modtager og ikke ønsker at modtage Statsstøtte af nogen Art, ikke i mange Aar har været i Stand til at tænke herpaa.

Det vil volde ubodelig Skade, saafremt dansk Skibsfart kommer ud for yderligere Byrder, saasom forøgede Skatter eller udvidede Lønkrav, hvis Opfyldelse vilde stille Danmark daarligt i Konkurrencen med andre Lande og navnlig overfor Lande som Norge og Finland m. fl., der takket være lavere Driftsudgifter har været i Stand til at udvide deres Tonnage meget betydeligt. Alene i 1937 blev den norske Flaade udvidet med 318,000 Tons, og den tidligere ret ubetydelige finske Handelsflaade er i Løbet af de sidste 5—6 Aar steget til op imod 600,000 Tons.

STADIG NYE KRAV TIL SKIBSFARTEN

Ligesom dansk Skibsfart bestandig udsættes for nye Byrder, har det norske Rederierhverv i den senere Tid alvorligt faaet at føle, at den Højkonjunktur, som det i højere Grad end det danske har nydt godt af, nu gøres til Genstand for Overvejelser med deraf følgende nye Krav fra Myndighedernes Side. De norske Skatter har andre Navne end vore, men er i Realiteten de samme. Man har Udbytteskatter, og man har nu faaet Paabudet om, at Kapital og Reservefond skal dække Gælden. Naar dette Paabud er blevet Lov, mener man fra norsk Skibsfarts Side, at man overalt i norske Skibsfartsselskaber vil gaa over til at have hele Kapitalen paa Aktier. Store moderne Skibe koster flere Millioner, og det vil næppe blive let at samle saa store Aktiekapitaler, naar Udbyltemuligheden bliver saa stærkt begrænset som nu.

Derfor, hedder det i norske Blade, kan man ogsaa sikkert regne nu, at der ikke vil blive dannet nye Selskaber. For de gamle vil Sagen stille sig noget anderledes. Men ogsaa de vil være nødt til at indskrænke Nybygningen, med det Resultat, at Flaaden gradvis gaar tilbage.

Norge, — som vi alle fremhæver har en smuk og ny Flaade, — frygter nu for, at de mange nye Lovbestemmelser og Krav vil bevirke, at Fornyelse af Flaaden forhindres, saaledes at dens Størrelse formindskes, og de gamle Skibe bliver dominerende; dette vil saa igen sige en ny Nedgangsperiode.

Fra norsk Skibsfarts Side gør man med fuld Ret opmærksom paa, at den norske Skibsfart er noget af det største, nogen lille Nation nogensinde har skabt. Men det — hedder det videre — forstaar de, som styrer Landet, ikke. Hvis vi skriver det, saa læser de det ikke. Hvis de læser det, saa tror de det ikke, og hvis de tror det, saa tager de ikke Hensyn til det.

Vi kan kun gøre disse Ord til vore. Det er jo ganske parallelle Problemer, ganske parallelle For-

holdsregler. Men man kan ogsaa spaa: Ganske parallelle Resultater, og de vil ikke blive til Gavn for Skibsfarten, saa lidt som for Samfundets øvrige Erhverv.

ARBEJDSGIVERFORENINGENS FORMAND DØD

Arbejdsgiverforeningens Formand, Ingeniør *Julius Madsen* er død, 64 Aar gammel.

Efter at være uddannet som Maskintekniker arbejdede Julius Madsen i 3 Aar paa Orlogsværftet som Maskinkonstruktør, derefter som Ingeniør hos Vølund, og i 1901 var han Medstifter af Ingeniørfirmaet Albrechtsen & Madsen, som han var Indehaver af til sin Død.

I 1931 blev han Næstformand for Arbejdsgiverforeningens Forretningsudvalg, og Aaret efter blev han Foreningens Formand. I den sidste Egenskab er han kommet frem i første Række i dansk Offentlighed, og han gjorde et meget stort og fra alle Sider paaskønnet Arbejde, et Arbejde, der sikkert medvirkede til at undergrave hans Helbred. Det er en rank og stærk Personlighed, en Mand, hvis Ord man kunde lide paa, der er gaaet bort med Julius Madsen. Indenfor det danske Erhvervsliv var han en af de Mænd, man regnede med og respekterede.

KVÆSTHUSBROEN

Havnebestyrelsens Mode forleden var det store Forslag: Udvidelse af Kvæsthusbroen under Behandling.

Havnedirektør *Laub* gjorde Rede for Forslaget:

Der er nu gaaet 60 Aar, siden Broen udvidedes til det nuværende Omfang. Det siger sig selv, at en tilfredsstillende Afvikling af Gods- og Passagertrafikken kræver en stærk Udvidelse. Forøvrigt har Ekspeditionsforholdene været alt andet end gode gennem adskillige Aar. Den foreliggende Indstilling gaar derfor ud paa at forøge Piernes Bredde til 46 Meter, hvilket sker ved at trække Bolværket 13 Meter ud nede ved Nyhavn-Siden og 18 Meter i den modsatte Ende. Samtidig med, at Pladsen paa det nærmeste fordobles, opnaar man at faa et Knæk rettet ud, endvidere er der den afgørende Fordel for Landfærdselen, at en Kørselsforbindelse etableres fra Nyhavn til Kvæsthusbroen Øst om de sydligste Ejendomme i Kvæsthusgade.

Med denne Nyordning for Øje har Havnevæsenet i Forvejen erhvervet de private Bolværker paa denne Strækning. Den Indsnævring af Sejløbet, som Udrykningen af Bolværket bliver ensbetydende med, ønskes ophævet ved en tilsvarende Udvidelse paa den modsatte Side. Udrykningen sætter øvrigt lettere de store Skibe i Stand til at rette Kursen op, naar de skal gennem Broerne.

Endelig nævnte Havnedirektøren, at Administrationen har under Overvejelse at foranledige en Del af Kvæsthusbroen overbygget, saa Ekspeditionen kan faa de bedst mulige Vilkaar.

Hele Udvidelsesprojektet er anslaaet til 1,8 Mill. Kr., som ikke bliver forrentet, da der — i hvert Fald indtil videre — ikke er Basis for nogen Forhøjelse af Rute-farts-Agiften.

Under den videre Omtale af Spørgsmaalet udtalte Direktør *Kørbing*:

D. F. D. S. er ogsaa yderst tilfreds med Ombygningsforslaget. Desværre dryppede Havnedirektøren en Draabe Malurt i Bægeret ved indirekte at antyde Muligheden af fremtidig Takstforhøjelse paa Rutetrafikken.

Selv om Rute-farts-afgiften til Københavns Havn er relativ lille, bliver det dog for D. F. D. S. til ca. 200,000 Kr. om Aaret for de indenlandske Linier. Afgiften til Provinshavnene er til Gengæld betydelig større. Næsten Halvdelen af Indtægten paa den indenlandske Godsbefordring gaar til Afgifter, hvilket ogsaa har medført, at flere Ruter i Tidens Løb er blevet nedlagt.

Godstrafikken til Lands er befriet for Afgifter og er desuden blevet støttet ved Brobygninger, som i Ordets dybeste Forstand er kommet Skibsfarten paa tværs.

Udvidelsen af Kvæsthusbroen er at betragte som en beskeden Støtte til Skibsfarten, men bliver ikke nogen Støtte, hvis man senere forhøjer Afgiften.

Efter endnu en Række Udtalelser sluttede Debatten med at Forslaget henvistes til et Udvalg, bestaaende af Direktør *Kørbing*, Direktør *Svanholm*, Borgmester *P. J. Pe-*

dersen, Maskinchef *Munck*, Folketingsmand *Rager*, Direktør *Fløtkjær* og Landstingsmand *Stensballe*.

RUSLAND OG SKIBSFARTEN

Den Udvikling, vi er Vidne til gennem de ret kategoriske Krav om Lukning af alle fremmede Konsulater i Leningrad er en alvorlig Trusel mod Skibsfarten. De skandinaviske Skibe, der anløber den betydelige russiske Havn er saa mange, at de med Rimelighed kan forlange, at de ikke er uden Repræsentation i Havnebyen. Selvfølgelig kan man ikke blande sig i interne sovjetrussiske Forhold, men det skulde dog synes paakrævet at gøre de russiske Myndigheder opmærksom paa, at et saadant Forlangende vil gøre et yderst uheldigt Indtryk i de Lande, der har en stadig Forbindelse med en af Landets vigtigste Havne, og selvom man kan forstaa, at der forestaar betydelige Forandringer indenfor selve den By, der er Tale om, skulde det dog nok ogsaa være muligt at skaffe en Ordning, saaledes at disse Foranstaltninger ikke kom til at kolliderede med berettigede Krav fra Skibsfartens Side.

Lukkes samtlige fremmede Konsulater i Leningrad, betyder det altsaa, at alle de Skibe udefra, der anløber den store russiske Havneby, helt er overladt til de russiske Myndigheders Forgodtbefindende, og mange Afgørelser af uforudsete Situationer vil naturnødvendigt blive i Russernes Favør. Hvordan man saa vender og drejer dette Spørgsmaal, maa det blive et Slag i Ansigtet paa de Lande, hvis Skibe er stadige Gæster i Havnen, og at stille dem saaledes, at de ikke har hverken deres eget eller noget andet Lands Konsulat at henvende sig til, vil være en helt ny og yderst beklagelig Udvikling. Der kan i Forvejen være Vanskeligheder nok for den Skibsfart, som arbejder paa den store russiske Østersøhavn, men dette nye Skridt vil være af saa drastisk en Natur, at man maa regne med som givet, at de danske — saavel som andre Landes — Myndigheder tager Sagen op til alvorlig og indgaaende Drøftelse for om muligt at faa disse Bestemmelers Udførelser ændret, eventuelt — og helst — helt forhindret.

REKONSTRUKTION AF DEN ITALIENSKE HANDELSFLAADE

Som tidligere omtalt drøftes Fornyelsen af den italienske Handelsflaade i Øjeblikket stærkt, og der er nu blevet publiceret en Del af Programmets, som blandt andet oplyser om Nybygning af 11 Motorskibe paa omkring 2.750 Tons, som skal besejle Nordeuropa og Østersøen.

1 Motorskib paa omkring 16.500 Tons i Passagerfart paa Linien fra Europa til Østen i Stedet for »Vittoria«.

2 Motorskibe paa omkring 15—16.000 Tons til Linien Italien-Central Amerika og Syd Pacific, i Stedet for »Crazio« og »Virgilio«.

2 Motorskibe paa omkring 10.000 Tons til Linien Italien-Sydamerika, i Stedet for »Principessa Giovanna« og »Principessa Maria«.

1 Motorskib paa omkring 3.500 Tons til Linien Italien-Egypten.

1 Motorskib paa omkring 4.000 Tons til Linien Italien-Istanbul.

11 Motorskibe paa omkring 2.750 Tons til almindelig regelmæssig Fragttrafik til Nordeuropa og de baltiske Lande.

6 Motorskibe paa omkring 1.600 Tons til Trafik paa den italienske Kyst.

8 Motorskibe paa omkring ialt 38.000 Tons til Fragttrafik til Sydafrika.

4 Motorskibe paa omkring 6.000 Tons hver til Linien Italien-Indien og det fjerne Østen. Fragttrafik.

5 Motorskibe paa omkring 6.000 Tons hver til Fragttrafik til Nordamerika og Centralamerika.

3 Motorskibe paa omkring 4.000 Tons hver til Fragtrafik paa Adriaterhavet og Donau.

Omkostningerne ved dette Program er mere eller mindre sat til at være 1.500.000.000.— Lire.

LLOYDS REGISTER OF SHIPPING

Lloyds Register of Shippings aarlige Oversigt er nu Ludsendt, omhandlende Skibsbygning i 1937. Den viser en Forøgelse i Handelsskibe søsat baade i England og andre Lande, idet der er blevet bygge i sin Helhed 573,000 Tons eller 27,0 pCt. mere end det foregaaende Aar.

Naar man udelukker Skibe under 100 Tons, blev der i 1937 søsat Verden over — med Undtagelse af Rusland og delvis Spanien — ialt 1101 Skibe paa ialt 2,690,580 Brutto Tons, hvoraf 920,822 Tons i Storbritannien og Irland, 1,769,758 Tons i andre Lande. Den britiske Del andrager saaledes 34,2 pCt. mens den i 1936 var 40,4 pCt., i 1935 var 38,3 pCt., i 1934 paa 47,5 pCt., i 1933 paa 27,2 pCt., i 1932 paa 25,8 pCt., i 1931 paa 31,1 pCt. og endelig i 1930 paa ikke mindre end 51,2 pCt., altsaa meget stærkt svingende.

De vigtigste af de andre Landes Tal var følgende:

Japan	451.121 Tons
Tyskland	435.606 »
U. S. A.	239.445 »
Holland	183.509 »
Sverige	161.008 »
Danmark	131.411 »

Forøgelsen Verden over sammenlignet med 1936 er nøjagtig 572.656 Tons, deraf faldt kun 64.565 Tons af Forøgelsen paa England, mens 508,091 Tons faldt paa andre Lande.

I Storbritannien og Irland blev 62 Skibe paa ialt 124.342 Tons søsat for fremmed Regning, hvilket vil sige 13,5 pCt. af den byggede Mængde. 44 af disse Skibe paa ialt 79,123 Tons er til britiske Dominions.

Blandt de vigtigste andre Skibsbyggerlande, fordeler den Tonnage, der bygges til andre Lande sig saaledes: Tyskland 36 Skibe med 228.708 Tons, Danmark 17 med 113.878 Tons, Sverige 13 med 90.927 Tons, Holland 42 med 44.449 Tons og Japan 16 med 14.746 Tons.

Verdens Søsætningerne indbefatter 154 Skibe hver paa over 6.000 Tons, hvoraf 18 var mellem 10.000 og 15.000 Tons og 11 paa 15.000 Tons eller mere.

Den samlede Tonnage af Dampere søsat i 1937 Verden over er 1.130.959 Tons, hvoraf 527.187 Tons (46,6 pCt.) blev søsat i Storbritannien og Irland, 603.772 eller 53,4 pCt. i andre Lande. Den samlede i 1937 søsatte Motorskibs Tonnage Verden over var 1.511.789 Tons. Deraf blev 25,7 pCt. eller 388.281 Tons søsat i Storbritannien og Irland, mens 74,3 pCt. eller 1.123.508 Tons i andre Lande.

OVERENSKOMSTEN MED RADIO-TELEGRAFISTERNE

Mellem Dansk Radio A/S og Radiotelegrafistforeningen af 1917 har der været visse Uenigheder om Udløbsdatoen for den mellem de to Parter gældende Overenskomst. Imidlertid drejede sig om, hvorvidt Radiotelegrafistforeningens Forslag til ny Overenskomst, der først blev modtaget af Dansk Radio A/S d 1. December 1937, var Selskabet i Hænde rettidigt.

Dette resulterede i, at Telegrafisterne der, efter at den nuværende Overenskomst var underskrevet, er blevet optaget som Medlemmer af »De samvirkende Fagforbund« — indankede Spørgsmaalet for den faste Voldgiftsret. Imidlertid opnaaedes der Forlig i Sagen, saaledes at Dansk Radio A/S indvilligede i at optage en Forhandling med Radiotelegrafistforeningen, naar de øvrige Overenskomster mellem Rederiforeningen og de Søfarende var bragt i Orden. Hvis disse

Forhandlinger ikke skulde føre til noget Resultat, gælder den hidtidige Overenskomst uforandret videre til 1. Marts 1939.

Dette Forlig var for saa vidt fuldkomment klart, og det har derfor kun kunnet forplumre Sagen, at der i Radiotelegrafisternes Medlemsblads Referat af Overenskomstsituationen har indsnæget sig højst misvisende Oplysninger, bl. a. en Bemærkning om, at Spørgsmaalet — om Overenskomstens Udløbsdato, nemlig 1. Marts eller 1. April — allerede skulde have været debatteret under Overenskomstforhandlingerne mellem de to Parter i Foraaret 1937. Dette er imidlertid ikke Tilfældet, og den her omtalte Fremgangsmaade skal ikke virke fremmede paa Forholdet mellem Parterne.

Fra Skibsfartens Side kan man kun sige, at denne Form for Forhandling ikke er gængs, og mon ikke Radiotelegrafisterne bør betænke sig to Gange før de fremsætter saadanne Postulater som de har gjort, naar Resultatet dog vil blive, at de maa holde sig til de faktiske Aftaler og de i Forlig og Overenskomster fastsatte Punkter og ikke indføre nye Momenter, der med et mildt Udtryk kan kaldes misvisende og som ikke kan have andet Formaal end dette at gøre Forsøg paa at bortforklare Fakta overfor Foreningens Medlemmer.

VAN ZEELAND-RAPPORTEN

Overvejede, mange Gange onredigerede van Zeeland Rapport blevet fremlagt. Det synes straks at kunne slaas fast, at nogen voldsommere, umiddelbare Følger vil den næppe faa. Den hilses fra engelsk Side med venlige Ord, fra tysk Side paapeges del, at man bør undgaa at dele Verden i to Dele, og Rapporten vil nu blive Udgangspunkt og Basis for uendelige Diskussioner langt ud i Fremtiden. Den vil blive kommenteret ud fra alle tænkelige Synspunkter, men den Anskuelse vil vel nok stærkest vinde frem, at Rapporten indeholder en lang Række smukke Ønsker og Haab, men forholdsvis faa konkrete Forslag.

Den engelske Regering vil næppe, selv om den nærer al Sympati for van Zeelands Bestræbelser, tage Initiativet til en Verdenskonference i første Omgang. Selv om van Zeeland meget nøje har drøftet Sagen med den britiske Regering, kan det aabenbart ikke lages som Udtryk for, at England siger god for Rapporten.

Mr. van Zeeland hævder, at ud fra et politisk Synspunkt er de raadende Forhold i Verden de ugunstigste siden 1918. Selv ud fra et økonomisk Synspunkt er det gunstige Øjeblik allerede forbi, saa van Zeeland havde flere Gange villet opgive det Hverv, han havde paataget sig. Efter en Opregning af de Brist, som maa tilskrives det nuværende økonomiske System, de forskellige Skavanker, der er ved det saasom den ulige Fordeling af Raavarer, Kapital og Kolonier, Krigsgældsproblemet, de ovedrevne Rustningsudgifter og endvidere den usikre politiske Situation, hævder van Zeeland at han vil gaa ud fra en »økonomisk Samarbejdsagt«, i hvilken det størst mulige Antal Lande burde deltage.

Det synes, som om man ikke fra nogen Side vil rejse nogen Hindring mod van Zeelands Forslag, men paa den anden Side er der heller ingen, der føler Trang til at tage Initiativet. Dog er der i alle Tilfælde her et Grundlag for en fremtidig Drøftelse af Verdens økonomiske, nu saa forkvalede Forhold.

Det Problem, der øjeblikkelig rejser sig, er: Hvad kan der gøres nu, og hvem vil gøre noget? Det har sine store Vanskeligheder, for alle Lande har nok at tage Vare paa — og England ikke mindst. Situationen i Middelhavet saavel som i Østen er af en saadan Art, at Tiden ikke synes allerbedst til akademiske, økonomiske Diskussioner.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Kul-Exporten

i December 1937 over Gdynia var ialt 446.523,5 Tons.

	Tons
Algier	12.670,—
Argentina	16.094,—
Belgien	61.262,—
Danmark	10.382,—
Finland	19.168,—
Frankrig	29.722,—
Letland	7.068,5
Norge	28.232,—
Sverige	128.898,—
Italien	94.441,—
Ægypten	5.496,—
Estland	1.600,—
Holland	33.161,—
Tyskland	4.799,—
Senegal Fr.	13.530,—
Ialt	466.523,5

Bunkerkul

Rapport over Trafikken i Rouens Havn i 1937

Den af Havnedirektionen udgivne Statistik udviser, at Godstrafikken i Rouens Havn i 1937 steg med 1½ Million Tons.

Den totale Godstrafik udgjorde 14,194,091 Tons, hvoraf 9,059,000 Tons faldt paa den maritime Trafik og 5,135,000 Tons paa Flodtrafikken.

I det forløbne Aar blev Havnen anløbet af 4,451 Skibe, hvilket kun er 304 mere end i 1936, men samtidig er disses Nettotonnage steget betydeligt, idet den udgør 4,494,751 imod 4,072,711 i 1936. Af danske Skibe har Havnen været anløbet af 129, et Skib mindre end i 1936, men for disse er Tallene steget betydeligt, idet deres Nettotonnage udgjorde 159,276 imod i 1936 kun 130,506, og de indførte 319,324 Tons Gods imod 274,613 Tons i 1936.

Importen, der beløb sig til 7,990,000 tons, imod 6,690,000 i 1936, bestod hovedsagelig af (angivet i 1000 tons):

Kul og Anthracite	4,366
Benzin, Petroleum og andre Olier	1,110
Beg og Kultjære	61
Phosphate	196
Erts, Svovl, Kaolin etc.	335
Træ og Propos	275

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Københavns ny Havnebygmester

Københavns Havnebestyrelse har vedtaget at ansætte Overingeniør Mogens Blach som Havnebygmester fra 1. April.

Den nye Havnebygmester har en smuk Karriere bag sig, og Navn ogsaa ude i Verden. Han er i Øjeblikket knyttet til Firmaet Kampmann, Kierulff & Saxild som teknisk Direktør ved det transiranske Jernbaneanlæg. Ingeniør Blach begyndte som polyteknisk Kandidat i 1912 ved Canadian Pacific Railway og blev her som Jernbaneingeniør indtil 1919. Det var navnlig indenfor Brobygningskunsten, hans Evner fik Lov til at udfolde sig.

Efter 10 Aars Ophold i Udlandet kom han i 1922 tilbage til Danmark for at deltage i Ledelsen af det store Arbejde med Udvidelsen af Aalborg Havn. Det var en meget betydningsfuld Indsats Ingeniør Blach gjorde her, og har sikkert været hovedsagelig medvirkende til at han blev den foretrukne mellem de 26 Ansøgere.

I 1927 blev Overingeniør Blach ansat i Kampsax, hvor han siden har virket, først ved de tyrkiske Jernbaneanlæg, siden som Leder af Kampsax' Filialen i Ægypten og endelig fra 1933 som Overingeniør ved den sydlige Del af det transiranske Jernbaneanlæg.

Der er næppe Tvivl om, at det er et heldigt Valg, der her er gjort.

Tilbagetreden

Dampskibsselskabet »Heimdals« Inspektør, A. Matzen, har efter 42 Aars Tjeneste i Rederiet trukket sig tilbage for at nyde et velfortjent Otium. Inspektør Matzen kom til »Heimdals« i 1895, da Selskabet skulde have sin første Damp, og tiltraadte paa dette Tidspunkt som Maskinmester i Rederiet. Han havde forinden gjort Tjeneste i forskellige andre Rederier. I »Heimdals« har han været med fra den første Dag, og da Selskabet omkring ved Aarhundredskiftet skulde have en fast Skibs- og Maskininspektør, udnævntes han dertil. Inspektør Matzen har altid været sit Rederi en god Mand, og hans Dygtighed og Elskværdighed har skabt ham en stor Vennekreds baa- de i og udenfor Rederiet.

Papir og Papirmasse	478
Vin og Alkohol	694
Korn, Mel og Frugt	207
Gødning	29

medens der blev eksporteret 1,069,051 imod 1,311,000 Tons i 1936, hvoraf hovedsagelig (angivet i 1000 Tons):

Produkter af Petroleum	423
Bunkerul	55
Cement, Gibs og Sand	140
Erts	62
Maskiner og Metaller	59
Korn og Mel	5
Kunsgødning og kem. Produkter.....	18

For Kulimporten opgives følgende Tal (i 1000 Tons):

England	2,909
Tyskland	786
Polen	373
Rusland	122
Tonkin	165

Skibsfarten paa Casablanca i 1937

Sejlskibe	145	25,852
Damp- og Motorskibe..	3,769	14,822,672
Ialt	3,914	14,848,524

Fra følgende Lande:	Skibe		Brutto Tons	
	Antal	pCt.	B.R.T.	pCt.
Frankrig	705	36,08	3,557,893	47,96
England	250	12,79	1,201,817	16,20
Tyskland	197	10,09	684,094	9,22
Italien	165	8,44	540,706	7,29
Norge	101	5,17	351,889	4,78
Amerika	50	2,61	248,387	3,35
Danmark	136	6,86	236,257	3,18
Jugoslavien	56	2,87	125,954	1,70
Japan	16	0,82	117,557	1,58
Sverige	48	2,46	93,651	1,26
Holland	16	0,81	65,321	0,88
Belgien	19	0,97	43,458	0,59
Grækenland	17	0,87	38,700	0,52
Portugal	88	4,50	32,785	0,44
Marokko	47	2,41	21,694	0,33
Spanien	25	1,33	15,946	0,22
Polen	4	0,21	12,108	0,16
Letland	3	0,15	6,274	0,09
Diverse	11	0,56	18,204	0,25
Ialt	1,954	100,00	7,418,695	100,00

Selskabets nye Inspektør bliver Hr. H. Lundsgaard, der i 15 Aar har gjort Tjeneste som Maskinmester i Selskabet.

Sømandshøjskolen i Svendborg

Sømandshøjskolen i Svendborg har udsendt sin Aarsberetning 1937, hvori det bl. a. hedder:

1936—37 har paa mange Maader været et vanskeligt Aar paa Grund af de stadig stigende Priser.

Paa Bestyrelsesmødet i September i Fjor blev det bestemt, at Skolens Øvelsesskib »Hvalfisken« ikke skulde gøres i Stand, da en forsvarlig Reparation vilde blive for kostbar.

Da det viste sig umuligt at finde en Køber til Skibet, fik man af Handelsministeriet Tilladelse til at afhænde Skibet uden Væderlag, og det blev ordnet saadan, at Kapt. Hansen, Strib, fik den mod at tage den i Havnen, hvor den laa.

Den 23. Marts blev den bugseret fra Svendborg til Strib for Ophugning. Særlig paa Sommerskolen har man følt Savnet af Øvelsesskibet.

Vinterskolen var besøgt af 31 Elever, 10 befarne og Resten Begyndere.

Sommerskolen var besøgt af 13 Elever. Det lykkedes at faa alle Elever anbragt efter endt Kursus.

Der har i Aarets Løb boet ca. 1014 Personer paa Sømandshøjskolen, deraf var 184 Sømand.

Forhør om Kollision

I Sø- og Handelsretten afgaves i Mandags Søforklaring om en Kollision, der fandt Sted sidste Tirsdag i Københavns Havn mellem Lodsdamperen »Lodsen« og Motorgaleasen »Najaden« af Hobro.

Lodsen var under Indsejling i Havneløbet til Frihavnen, da der tværs af Redmolen observeredes en Motorgalease kommende fra Nordhavnen med Kurs ud efter Redmolen. Samtidig passerede en tysk Damp for Indgaaende i Frihavnen.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Der er stadig kun ringe Efterspørgsel i Europa efter Korn, og Kornbefragtingernes Antal har derfor været minimalt. Under disse Omstændigheder er det let forstaaeligt, at Markederne ligger svagere, hvilket naturligvis giver sig Udslag i lavere Rater.

River Plate Markedet har ogsaa i den forløbne Uge taget enkelte Baade, og det er stadig Tonnage, der er i Stand til at give stor Kubik, som Befragterne fortrinsvis interesserer sig for. De afsluttede Forretninger er baseret paa Minimalraten.

De øvrige Kornmarkeder viser heller ikke nogen overvældende Interesse for Tonnage. Australien har taget enkelte Baade til Rater omkring 3/6d. à 4/- over Minimalraten, men de aller sidste Dage synes der at være en lille Smule Efterspørgsel, og ifølge sidste Meddelelser fra London synes det som om Februar Tonnage kan opnaa 4/6d. Tillæg. Fra Gulfen har der de sidste faa Dage været større Aktivitet, og dette Marked har taget adskillige Skibe til 3/1½d. U.K., 3/6d. til Portugal. Fra Vestkysten af Amerika er sluttet Tonnage til Portugal til Rater omkring 33/-.

Ogsaa de øvrige oversøiske Markeder ligger svagere, Scrapjern Northern Range/Rotterdam er igen sluttet til 18/-. Konkurrencen om disse Ordre er iøvrigt temmelig haard, og Befragterne har derfor sat deres Rate-Ideer ned og antyder f. Eks. nu kun 19/- à 19/6d. til Gdynia. Sukker fra Cuba er for en Baad ballastet op fra River Plate sluttet til den lave Rate af 15/-, og det synes som om Trykket af Ballast-Tonnage fra denne Side vil være i Stand til at holde disse Rater nede paa dette Niveau. Fra Northern Range cirkulerer forskellige Ordre ud til Japan, men det synes som om Afskiberne har visse Vanskeligheder ved at arrangere den nødvendige japanske Valuta-Tilladelse. Raten ligger omkring 21/-.

Pacifikyst-Markederne er ikke megen Omtale værd. Vi har ovenfor nævnt, at der er gjort enkelte Korn-Befragtinger fra Puget Sound til Portugal, men derudover har Markedet været praktisk talt blottet for Forretning. Vancouver/U. K. indikerer 28/6d. à 29/- paa f.i.o. Basis. En enkelt Baad blev sluttet Transpacific, svarende til en Rate omkring \$5.- pr. Ton Dødvægt f.i.o. Samme Rate noteres iøvrigt for Scrapjern fra Los Angeles/Puget Sound Range til Japan,

men ogsaa her kniber det for Befragterne at skaffe Valuta-Tilladelse.

Østens Markeder har været rolige. Soyabonner indikerer 35/- à 36/-, og Ris-Befragterne fra Saigon noterer samme Rate for Losning Bordeaux/Rotterdam Range. Sukker fra Philippinerne har faaet Tonnage til \$9.25 for April. Samme Rate kan gentages for Lastning saavel Maj som Juni.

De indiske Markeder har været noget livligere. Ris fra Burma fik sidst Tonnage til 30/- til Holland direkte, hvilket kan gentages. For 7,000 Tons Ris Burma/Sydfinland indikerer 33/9d. Madraskysten vil betale 33/9d., muligvis 34/6d., til sædvanlige kontinentale/U.K. Destinationer med Option Karachi-Lastning til 2/6d. mindre.

Forholdene paa de europæiske Markeder er utilfredsstillende, og en Del Redere har valgt den sikkert klogeste Udvej at lægge deres Baade op fremfor at sejle med Tab.

Kul udgaende er stadig svagt hvad angaar Middelhavs-Destinationer. Der er sidst sluttet til omkring 6/- Tyne/Wales-Vestitalien for handy Tonnage og 5/9 for store Skibe. Til Sydamerika er Raterne støtte paa omkring 9/6d., hvilket for saa vidt er forbavsende, naar Usikkerheden med Hensyn til hjemgaende Forretning lages i Betragtning.

Middelhavet/hjem er uden større Forandringer. Algier/Middlesbrough sluttet til 9/6d. for Erts, og Sfax/London River betalte 9/- for Phosphate, i begge Tilfælde for Baade omkring 4,000 Tons.

Paa Trælast-Markederne er der til Trods for, at Sæsonen nu begynder at nærme sig, kun ringe Forretning. Saavel Redere som Befraglere synes at foretrække at vente.

Timecharter. Dette Marked har været roligt. Der cirkulerer ganske vist ikke saa faa Ordre, men Befragterne synes lilsyneladende at mene, at Tonnagen er at faa til Spotpris, og de fleste Redere viser derfor ingen Hastværk med at gaa ind for saadanne Forretninger. I Vestindia-Farten har der været noget større Liv, og de amerikanske Befraglere synes at være en vis Tiltro til Fremtiden. Af sidste Slutninger skal anføres: 3500 Tonner \$1.80 for 1 Aar, 8.000 Tons Dieselskib, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering Sydafrika, \$2.20.-

Føreren af »Najaden« regnede med, at »Lodsen« vilde gaa agten om. Først da de to Skibe var en Skibslængde fra hinanden, slog Motorgaleasen fuld Kraft bak, og »Lodsen« gav haardt Styrbords Ror, men en Kollision var uundgaaelig.

»Najaden« fik Bovsprydet brækket og Lønningen beskadiget.

Vand som Smøremiddel

Træder man med en Gummisaal paa en vaad Jernbaneskinne, kommer man ufrivilligt til at konstatere, hvilken fortrinlig Glideevne Kombinationen Jern—Vand—Gummi er i Besiddelse af.

Denne Kendsgerning har den nyere Skibsbygningsteknik taget til Indtægt, idet et tysk Firma har paabegyndt Fabrikationen af gummibeklædte Lejer for Skibsskruer.

Da Gummibeklædningen er riflet, trænger Vandet ind i Furerne og virker saaledes som Smøremiddel.

Havneforbedringer i Esbjerg

Esbjerg Havneraad har vedtaget at foretage en Ombygning af Kajen ved Dokhavnen, hvis Udgift er beregnet til 6—700,000 Kr. Man har ligeledes behandlet Spørgsmaalet om Opførelse af et Pakhus i Forbindelse med Kartofteleksporten. Udgiften hertil anslaaes til 120,000 Kr.

»Primula«

D. F. D. S. har afhændet »Primula«, der har en Brutto-tonnage paa 1531 Tons. Den er bygget hos Löbnitz & Co. i Renfrew i 1896 og har i de forløbne 42 Aar sejlet paa mange af Selskabets Ruter. Den laster ca. 1000 Tons d.v.

I Slutningen af Ugen afsejler den fra Esbjerg til Ophugningsværftet Clayton & Davie, Dunston-on-Tyne.

Danske Sømands Sparepenge

For at fremme Opsparingslysten blandt danske Søfolk er der som bekendt aabnet disse Adgang til uden Udgift for dem selv at hjemsende opsparede Hjemmidler her til Landet gennem Repræsentationerne i Udlandet. I Aaret 1937 udgjorde det samlede Beløb af saadanne hjemsendte Sparemidler 18,294 Kr. 41 Øre mod henholdsvis 7284 Kr. 67 Øre, 16,254 Kr. 96 Øre og 5259 Kr. 51 Øre i Aarene 1936, 1935 og 1934. Halvdelen af de hjemsendte Beløb saavel efter Antal som Værdi hidrørte i Fjor, ligesom det foregaaende Aar, fra Generalkonsulatet i New York.

Søforhør

I Sø- og Handelsretten afholdtes forleden Søforhør om Damperen »Niels R. Finsen« Grundstødning i Sundet Juleaften.

Skibets Fører, Kaptajn J. O. Petersen, de to Styrmande, 1. Maskinmester Nielsen Rudbeck og en Matros havde givet Møde. Af deres samstemmende Forklaringer fremgik det, at »Niels R. Finsen« den 21. December var afgaaet fra Riga med en Ladning Sleepers til Southampton. Den 24. December befandt den sig i Sundet, og det blev da taget. Man gjorde klar til at ankre, men da det lettede, fortsattes Rejsen med langsomt Fart.

Imidlertid blev Taagen atter tættere, og man stoppede paany op. Man opdagede imidlertid, at Skibet havde taget

Grunden. Efter forskellige Manøvrer med Maskine og Ror, kom Skibet flot.

Ved Prøvestenens Lysbøje fløjtedes der efter Lods, men Skibet tog atter Grunden paa Lynette-Løbets nordre Side. Straks efter kom Svitzers Bjærgningsdamper »Sigun« til Stede, men først Juledag kom Skibet flot.

Eksamensresultater

Ved de i December 1937 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserproven* indstillede sig følgende 3 Eksaminander, som alle bestod:

Rasmus Martin Andersen 14 Points. Knud Edvard Larsen 19. Jens Christian Mortensen 14.

For at bestaa kræves mindst 12 Points; højeste Pointsantal er 28.

Til *den almindelige Maskinisteksamen* mødte 106 Eksaminander, hvoraf følgende 93 bestod:

Carl Andreas Sander Andersen 62 Point. Egon Henry Andersson 97. Svend Kristian Bertelsen 75. Ib Brandt 93. Knud Bruno Bødkerholm 101. Hans Axel Thorvald Carstensen 61. Nicolai Theodor Christiansen 65. Anker Wolffsen Dahl 95. Karl Arne Damm 85. Åke Fritjof Ek-dahl 78. Helge Emil Frederiksen 80. Hans Christian Funck-Rasmussen 103. Vagn Vallentin Hansen 61. Harry Jakobsen 88. Kaj Huper Jensen 58. Kaj Løkke Jensen 68. Søren Anton Jensen 59. Harry Sylvest Johansen 107. Poul Andreas Kofod 52. Herluf Rasmus Krommer 83. Frode Kroyer 62. Richard Larsen 57. Ove Vinge Leisner 62. Preben Lok Lindblad 79. Mogens Schroll Lund 65. Poul Harald Marckmann 81. John Marquardsen 63. Henning Mikkelsen 102. Rasmus Ernst Mortensen 63. Hans Jørgen Schou Møller 63. Herluf Møller 96. Max Georg Møller 84. Aage Jakob Nielsen 53. Hans Emanuel Nielsen 82. Jens Christian Henry Nielsen 85. Kai Kristian Nielsen 65. Svend Juul Nielsen 69. Anker Børge Olesen 85. Poul Erik Bartholdt Olesen 74. Einar Juhl Pedersen 89. Olav Martin Pedersen 95. Arne Falkenberg Petersen 59. Carl Johannes Poulsen 82. Herluf Poulsen 71. Erik Knud Gyldenstjerne Schøttz 81. Peder Rasmussen Andresen Tannebæk 70. Kai Thorsen 92. Sigurd Toft 69. Ole Anders Vedel-Birch 63. Ejnar Albert Wibrand 95. Helge Thrane Wikkelsø 93. Niels Juul Wittrup 51. Gunner Ankjær Ankjærgaard 85. Poul Pfaff Bøgh 83. Carl Geraa Hedegaard Christensen 87. Kai Christensen 101. Svend Aage Jensen Dyrbye 96. Egon Berg Geertsen 87. August Emil Hansen 90. Eskild Alva Hansen 68. Poul Rise Hansen 78. Svend Gunnar Harvig 72. Aksel Gotfred Heuriksen 78. Niels Jørgen Herlev 68. Jens Arne Christensen Høj 105. Ove Isager 75. Aage Helge Jensen 89. Alfred Jensen 81. Kaj Erhard Jensen 49. Marinus Jensen 74. Ejvind Gunnar Jørgensen 55. Preben Klinke 84. Paul Gudmund Langballe 53. Ove Peter Larsen 69. Halvor Norup Lauridsen 90. Jens Børge Lind 75. Verner Mau 68. Egon Mortensen 66. Knud Pantmann Nielsen 98. Eigil Koch Pallesen 95. Hans Børge Bernhard Pedersen 98. Knud Pedersen 59. Erik Axel Petersen 56. Kaj Aage Petersen 65. Mogens Nymand Petersen 68. Nikolaj Birger Petersen 90. Sven Erik Flemming Petersen 59. Sigurd Braac Rasmussen 81. Christen Kruse Skovgaard 89. Poul Christian Christensen Sneistrup 85. Aage Søby 93. Niels Thorkild Sørensen 103. Tage Sørensen 89.

For at bestaa kræves mindst 48 Points; højeste Pointsantal er 112.

Til *den udvidede Maskinisteksamen* blev der udstedt Eksamensbeviser til følgende 53 Elever:

Kaj Bang 87 Points. Jens Erik Pedersen Bank 137. Kristian Jensen Bonde 106. Ejnar Christian Frederik Gert Emil Christensen 84. Knud Balduin Thorkild Christensen 85. Lorenz Christiansen 147. Gustav Stjerne Clemmensen 126. Poul Holger Goltermann 81. Willy Green 128. Preben Løngreen Gundtmann 83. Børge Willy Ingemann Hansen 133. Curt Bjøljaar Hansen 96. Ejnar Hansen 91. Johannes Normann Søgaard Hansen 91. Kaj Lorents Hieronymus Hartung 92. Poul Reinhold Hass 80. Rasmus Melballe Hasselbalch 117. Carl Ejvind Høyer 100. Erik Vagn Jacobsen 107. Gunnar Jensen 150. Haakon Byriel Jensen 131. Helmuth Jørgen Jensen 75. Jens Sigurd Jensen 142. Leo Bernstorff Jensen 141. Niels Høggild Jensen 126. Leif Aage Johansen 138. Niels Axel Ole Røst Juul 120. Cajus Duus Jørgensen 150. Johan Birger Kjær 130. Frants Peter Knudsen 132. Mogens Larsen 144. Georg Lønstrup 126. Svend Aage Løvgreen 89. Johannes Fabricius Mathiassen 130. Leif Thorvald Mikkelsen 132. Johan Helmuth Nielsen 98. Preben Arthur Holger Nielsen 115. Paul Olsen 72. Erik Pedersen 88. Ivar Rasmussen 98. Thøger Rasmussen 79. Jens Skov 123. Harald Sørensen 145. Fritz Ulf Thaysen 122. Hans Christian Bruun Wamsler 128. Peter Carl Johan Krogh Amelung 132. Rudolf Ivan Hansen 75. Hans Gunnar Kammersgaard 101. Werner Gustaw Julius Knudsen 119. Aage Nielsen 97. Harry Verner Marius Sloth 81.

Tage Kristian Vestergaard 141. Poul Henrik Vilendal Petersen 77.

For at bestaa kræves mindst 72 Points; højeste Pointsantal er 168.

Til *Elektroinstallator-Proven for Maskinister* mødte 59 Eksaminander, hvoraf følgende 45 bestod:

Aage Albertsen 19. Kaj Martin Andersen 22. Søren Marius Bek 20. Hans Erik Poulsen Bring 12. Eilif Anker Børgesen 15. Arne Ørskov Christensen 21. Carl Christensen 17. Regnar Hillebrandt Christensen 24. Finn Engelbert Eriksen 17. Knud Henriksen 20. Børge Hoffmann 17. Christian Holm 19. Simon Iskov 23. Arnold Vilhelm Buus Jensen 22. Hans Harry Jensen 22. Leo Frode Johansen 24. Carl Axel Louis Larsen 25. Kaj Georg Larsson 20. Paul Lassen 23. Orla Leo Marsk Lauridsen 21. Aage Nielsen 24. Jens Stefan Nielsen 12. Niels William Ohlsson 19. Helge Jørgen Bay Pedersen 15. Frederik Vilhelm Petersen 25. Jørgen Edvard Petersen 24. Kristen Krogh Petersen 25. Leif Viggo Borch Petersen 14. Bernhard Viggo Rahm 16. Fritz Vilhelm Rasmussen 18. Paul Kjempe Rasmussen 22. Børge Andreas Reinhardt 17. Marius Rosenhøj 12. Beda Lykke Rønne 20. Carl Edvard Schleicher 23. Ib Georg Lovmand Schneider 12. Karl Kristian Tversted 24. Viggo Frederik Jensen 22. Vilhelm Peter Emil Olsen 21. Hjalmar Henrik Christian Pedersen 17. Knud Erik Pedersen 16. Aage Valentin Printzlau 12. Viggo Rasmussen 13. Harald Thorkild Christian Sørensen 22. Heinrich Kurt Urban 19.

For at bestaa kræves 12 Points; højeste Pointsantal er 28.

C. P. A. Koch

Det forenede Dampskibs-Selskab har solgt et af sine ældste Skibe, Damperen »C. P. A. Koch«, til Ophugning i Danzig.

»C. P. A. Koch«, der er bygget i 1893 hos Löbnitz & Co. i Renfrew, læster 1700 Tons. Den har i Aarenes Løb sejlet paa adskillige af Selskabets Ruter.

Stabelafløbning

Lørdag sosattes fra Odense Staatskibsværft Nybygning Nr. 70, som er bygget til Rederiet Hunliug & Son, Ltd., Newcastle on Tyne. Skibet er et Søsterskib til den Nybygning, der løb af Stabelen i Begyndelsen af December, og som snart er klar til Aflevering til samme Rederi.

Nybygningen er et Tankskib med en Dødvægtkapacitet paa ca. 12,500 Tons. Det bygges til Lloyds højeste Klasse. Maskinen, der placeres agter, leveres af Burmeister & Wain og bestaar af en 8-cylindret Dieselmotor. Skibet bliver udstyret med dampdrevet Hjælpemaskineri m. m.

Baaden fik Navnet »Duffield«.

Prøvetur

I Lordags foretoges fra Burmeister & Wain Prøvetur med dets Nybygning Nr. 632, Dieselmotorskibet »Quercy«. Skibet er bygget til Compagnie Generale d'Armenents Maritimes, Paris. Det er bygget til Bureau Veritas Klasse Special Survey I. Div. 3/3. 1. I. A. & C. P. R. M. C., »complete superstructure«, og er bestemt til Transport af Frugt i isolerede og luftkølede Lastrum.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 315' 0" × 45' 6" × 28' 10" til Shelterdæk, og Bærecvnen er ca. 2225 Tons d. w.

Det er forsynet med 1 Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wain's Type, der udvikler ca. 3700 I. H. K. All Dæksmaskineri og Kølemaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Commandant Henry fra det franske Rederi, den franske Gesandt Bonnefoy-Sibour, Konsul J. le Forestier, Skibsreder Harry Borthen, Oslo, Kommandør Bojesen, de franske Ingeniører Walckenaer og Delahousse, Ingeniør Scherffenberg fra »Bureau Veritas« samt Direktørerne C. A. Møller og Dithmer fra Værftet.

Burmeister & Wain og Diesel

I Anledning af 40 Aars Dagen for Kontraktens Underskrivning med afdøde Rudolf Diesel havde A/S Burmeister & Wain foruden gennem Udsendelse af Festskriftet ønsket at festligholde Dagen. Diesels Søn Eugen Diesel var kommet hertil fra Tyskland og en Række af Licens-Indehaverne var ligeledes til Stede ved Festen, der formede sig som en Gennemgang af det store Værft, Frokost paa Langeliniepavillonen og senere Festmiddag paa Skydebanen. Blandt Deltagerne i Festen var foruden Selskabets Bestyrelse Repræsentanter for norske, svenske, engelske, hollandske og franske Værfter, bl. a. G. Engberg fra Eriksberg, E. A. Hedén og A. E. Emanuelson fra Göta-laverken, C. R. Amundsen fra Akers mek. Verksted, Oslo, A. Blair fra Harland & Wolf, F. Walckenaer og P. Delahousse fra Schneider, J. B. Giljam og B. C. Kroon fra P. Smit, A. Storrar fra Kincaid, J. Messiez-Poche og Bonneil fra Penhoët, H. P. Christensen og R. Knudsen fra Helsingør Skibsværft, N. K. Nielsen og A. Odel fra Or-

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

C. HOPPE
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 988 · 1663 TELEGR.ADR.: "HOPPE"

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
SVENDBORG
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT

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

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen
(C. HOLMS EFTERF.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Vejele

TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

logsværftet, Aage Nielsen fra Christiani & Nielsen samt endnu en Række af Selskabets Forbindelser. Den smukke Fest fik et harmonisk og stilfuldt Forløb.

Ny Højbro over Elben

Der er nu blevet offentliggjort nærmere Enkeltheder om Anlæg af en Højbro over Elben. Broens Højde bliver ikke mindre end 177,5 m. Til Sammenligning kan nævnes, at Domkirken i Köln har en Højde af 160 m. Broens samlede Længde opgives til 1250 m, Midterpartiets Spændvidde til 700 m, Bredden mellem Gelænderne til 47 m. Broen faar 2 Etager, 1. Etage til Jernbanetrafik og 2. Etage til Gade trafik, derunder Rigsautobanen. De største tyske Dampere, »Breimen« og »Europa« vil med Lethed kunne sejle under Broen.

Stor Skibsbestilling

Nakskov Skibsværft har afsluttet Kontrakt med Rederiaktiebolaget »Svea« i Stockholm om Bygning af et 15,000 Tons Dieselmotor-Tankskib, der skal leveres i November 1939.

Det nye Skib bliver det største, der endnu er bygget ved Nakskov Skibsværft.

Svensk Skonnert savnet

Havnemyndighederne i Næstved er begyndt at nære Ængstelse for, at den svenske Skonnert »Habil« med sin Besætning paa 4 Mand er forlist paa Rejse fra Halmstad til Næstved. Skibet var ventet til Næstved lige efter Nyl-

aar, og allerede den 5. Januar indgik den første Post til Skib og Besætning, men indtil nu er Skibet ikke naaet frem til Næstved.

»Habil«, der havde hjemme i Göteborg, var lastet med Træmasse til Magle Mølle.

Livet om Bord paa et Flodskib

Ikke mindre end 40,000 Mennesker i England lever hele deres Liv om Bord paa ca. 10,000 Flodbaade. Fartøjerne er blevet disse Menneskers Hjem i saa høj Grad, at man regner med, at de fødes om Bord, lever hele deres Liv om Bord og finder Døden om Bord. Baadene ligger til Stadighed paa Floder og Kanaler, trækkes langs Bredderne af Heste, nogle dog med Hjælpemotorer. En ikke helt almindelig Maade at tilbringe Livet paa.

Staal-Sejlskib

godt vedligeholdt og særdeles godt egnet til Motor-Kystfart.

Længde, overalt 26,60 m.

Længde, mellem Perpendikulærene 24,00 m.

Bredde: 6,50 m. Dybde: 3,00 m.

billig til Salg.

Schiffsbauwerft Fige, Vlaardingen, Holland.

POSITIONSLISTE PR. 2. FEBRUAR 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Danzig 24.1.
s.s. *Aarø* pass. Dover 11.1. p. R. t. Bilbao.
s.s. *Aarø*, Teilmann-Thomsen, afg. Bremen 28.1. til Methil.
s.s. *Aase* pass. Gibraltar 23.1. p. R. t. Oran.
m.l. *Aase Mærsk* afg. Durban 5.1.
s.s. *Absalon* pass. Cavouro 11.1.
m.s. *African Reefer* afg. Pto. Armuellas 24.1.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Dairen 24.1. hjg.
s.s. *Agnete* pass. Barry Isl. 22.1. p. R. t. Alexandria.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Beyrouth 21.1.
s.s. *Alabama* afg. Rio de Janeiro 17.1. via Madeira til Kbhvn.
s.s. *Alfa* pass. Brunsbuttel 31.1.
s.s. *Alf* ank. Lorient 25.1.
s.s. *Algarve* afg. Kbhvn. 1.2. til Antwerpen.
m.s. *Almena* afg. New York 13.1.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Kbhvn. 30.1. hjg.
s.s. *Allsund*, Hansen, afg. Gdynia 28.1. til Buenos Aires, pass. Kielerkanalen 31.1.
m.s. *American Reefer* ank. Alexandria 31.1.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Hull til Southampton 29.1. udg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 9.1.
s.s. *Anna* ank. London 31.1.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Manilla.
m.s. *Annam*, Seier-Christensen, afg. Penang til Aden 23.1. hjg.
s.s. *Anne* ank. Haifa 7.1.
m.s. *Argentina* afg. Randers 16.1. til Gulfen.
m.s. *Arizona* afg. Kbhvn. 29.1. til Gulfen.
s.s. *Arnold Mærsk* ang. Bordeaux 20.1.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Nakskov 29.1. hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Kyrenia 26.1.
s.s. *Aslaug* pass. Gibraltar 21.1. p. R. t. Beirut.
m.s. *Asnæs* pass. Skagen 27.1.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Buenos Aires 22.1.

m.s. *Astoria*, Jensen, ank. London 27.1.
s.s. *Astra* pass. Kbhvn. 25.1.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Antwerp 26.1.
m.s. *Australian Reefer* pass. Terceira 28.1.
m.s. *Australien*, Hansen, pass. Fatuhiva p. R. t. Peru 16.1.
s.s. *Avance* afg. Karrebæksminde 8.1. til Korsør.

B

s.s. *Belgien* ank. Danzig 26.1.
m.l. *Bente Mærsk* ank. Antwerpen 21.1.
s.s. *Bergenshus* afg. Bergen 1.2. nordover.
s.s. *Bertha* pass. Kbhvn. 21.1.
s.s. *Bes* pass. Flussingen 31.1.
s.s. *Betta* ank. London 28.1.
s.s. *Betty Mærsk* pass. Gibraltar 14.1.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. forv. Dakar 2.2.
s.s. *Birgitte* afg. Jaffa 9.1. til Hull.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Setubal 20.1.
s.s. *Bodil* afg. Palermo 29.1.
s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Kbhvn. 27.1.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Marseilles til London 28.1. hjg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Muni 30.1. til Port Gentil.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 30.1. til Kbhvn.
s.s. *Brasilien* ank. Galveston 27.1.
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Gibraltar 24.1.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Port Gentil 29.1.
s.s. *Britta* ank. Aalborg 1.2.
s.s. *Broholm* afg. Mersin 29.1. til Algier.
s.s. *Brosund*, Buundesén, afg. Danzig 25.1. til Boston, pass. Dover 31.1.
s.s. *Brynhild* afg. Swansea 19.1. til St. John, N.B.

C

m.s. *California* afg. Holbæk 27.1. til Buenos Aires.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Astoria til San Francisco 28.1. hjg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

1.2.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEW-YORK.....	447,75	AMSTERDAM.....	250,30
BERLIN.....	180,40	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	14,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,80	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,85	PRAG.....	15,80
ROM.....	23,80	WARSAWA.....	85,25

m.s. *Canadian Reefer* afg. Bahia Blanca 29.1.
 m.t. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 5.1.
 s.s. *Charkow* afg. Palermo 28.1. til Algier.
 s.s. *Carmen* afg. Vlissingen 31.1.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Suez 20.1.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. San Francisco 28.1.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Singapore til Aden 29.1. hjg.
 s.s. *Christiansborg* pass. Colon 29.1.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Hook of Holland 7.1.
 m.s. *Chr. Holm* forv. ank. London 29.1.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Sevilla 19.1. til Port Everglades.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Bremen 30.1.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 17.12. til Kolding.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Setubal 17.1.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, ank. Ocean Island 28.1.
 s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Ushant 19.1.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. forv. Halifax, N. S. 2.2.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 30.1.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Klaipeda 22.1. til Bremen.
 s.s. *Dagmar* afg. Manchester 30.1.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Aarhus 29.1.
 m.s. *Danmark* forv. ank. Avonmouth 6.2.
 s.s. *Danmark*, Juul-Christensen, ank. Glasgow 30.1. hjg.
 s.s. *Delaware* afg. Göteborg 24.1. til Boston.
 s.s. *Douro* ank. Kbhvn. 26.1.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Manchester 24.1.
 s.s. *Ebro* afg. Lissabon 31.1. til Gdynia.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Swansea 27.1.
 s.s. *Effie Mærsk* afg. Safi 20.1.
 s.s. *Egholm* ank. Liverpool 27.1.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Gibraltar 29.1.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Swansea 20.1.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Huelva 26.1.
 s.s. *Elisabeth* afg. Frederikshavn 18.1.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Jaffa 10.1.
 s.s. *Ellen* afg. Svendborg 25.1. til Danzig.
 s.s. *Ellensborg* ank. London 30.1.
 s.s. *Else* afg. Kotka 29.1.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Kbhvn. 29.1.
 s.s. *Emilie Mærsk* pass. Martinique 21.1.
 m.t. *Emna Mærsk* ank. Colombo 26.1.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Marstal 1.2.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Gdynia 30.1. til Antwerp.
 s.s. *Enighed*, Kristoffersen, ank. Holbæk 1.2.
 s.s. *Erik Boye* afg. Gdynia 12.1.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Nykøbing F. 30.1.
 s.s. *Erna* ank. London 30.1.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Puerto Armuelles til Los Angeles 23.1. udg.
 s.s. *Ester* ank. Aalborg 29.1.
 s.s. *Esther Maria*, Lissberg, ank. Kbhvn. 21.1.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 5.1. p. R. t. Haifa.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. St. Thomas til London 24.1. hjg.

F

s.s. *Fano*, Korff, ank. London 26.1.
 s.s. *Finland* ank. Kbhvn. 26.1.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Penang til Aden 28.1. hjg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Setubal 29.1.
 s.s. *Frankrig* ank. La Rochelle 26.1.
 s.s. *Fredensborg* ank. Middlesbrough 24.1.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Seaham Harbour 29.1.
 s.s. *Freya* pass. Gibraltar 7.1.
 s.s. *Frida* afg. New York 28.1.
 s.s. *Frøde* afg. Rio de Janeiro 29.1. til Madeira.
 s.s. *Fylla* ank. London 22.1.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 1.2.
 s.s. *Georgia* afg. Oslo 19.1. til Santos.
 s.s. *Gerda* afg. Kotka 1.2.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Swansea 28.1.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Philadelphia 20.1.
 s.s. *Gorm* afg. Gdynia forv. 1.2. til Santos.
 s.s. *Grete* pass. Equator 1.2.

s.s. *Gronland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudrun* ank. Haifa 15.1.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Jaffa 19.1.
 s.s. *Guphild* pass. Dover 26.1.
 s.s. *Guvnor Mærsk* afg. Cardiff 13.1.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 14.1. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* ank. Jaffa 6.1.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Kbhvn. 28.1. til Immingham.
 s.s. *Haldan* ank. Rouen 28.1.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hans Broge* afg. Sfax 1.2.
 s.s. *Hans*, From, ank. Kbhvn. 1.2.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Methil 25.1. til Kbhvn.
 s.s. *Hanne* afg. Boness 18.1.
 s.s. *Harald* afg. Cardiff 28.1. til Oneglia.
 s.s. *Harriet* pass. Dungeness 1.2.
 s.s. *Helene* ank. Thames 19.1.
 s.s. *Helga* pass. Christobal 29.1.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. Brunshüttel 24.1. p. R. t. Ostermoor.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Rouen 14.1.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Gdynia 21.1.
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 21.1. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 1.2. til Manchester.
 s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, ank. Horsens 29.1.
 s.s. *Holland* afg. Gdynia 25.1.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Port Said 30.1. udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Glasgow 22.1. til Dakar.
 s.s. *Inge Mærsk* pass. Hanstholm 20.1.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Hirtshals 15.1. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Inger Toft* afg. Port Gentil 29.1.
 s.s. *Inger* ank. Rochester 1.2.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Kalolack 30.1.
 m.s. *Ireland*, Meinertz, afg. Cotonon 28.1. til Dunkirk.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Bordeaux 29.1. til Blyth.
 s.s. *Ivar* ank. Kbhvn. 30.1.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 30.1.
 s.s. *Jakob Mærsk* pass. Helsingør 26.1.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Dover 31.1. p. R. t. Castro Urdiales.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Nakskov 20.1.
 s.s. *Jenny* pass. Helsingør 22.1.
 s.s. *Jenny* afg. Dover 31.1.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Zeebrugge 18.1.
 s.s. *Johanne* pass. Helsingør 1.2.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Sfax 17.1.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 31.1.
 s.s. *Jonna* pass. Christobal 15.1.
 s.s. *Juliane* pass. Brusbüttel 21.1. p. R. t. Bayonne.
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Aden til Penang 28.1. udg.
 s.s. *Jutta* pass. Hollenau 1.2.
 s.s. *Jytte* ank. Danzig 14.1.
 s.s. *Jægersborg* ank. Setubal 20.1.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Finisterre 26.1. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Baltimore 18.1. til Malaga.
 s.s. *Karen* pass. Ostende 23.1.
 s.s. *Karen Toft* pass. Ushant 30.1.
 s.s. *Karla* ank. Cardiff 29.1.
 s.s. *Katholm* afg. Swansea 1.2. til Kbhvn.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Tampico 21.1.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Huelva 21.1.
 s.s. *Kentucky* afg. New Orleans 25.1. til Norfolk, Va.
 s.s. *Kirsten* afg. Cork 25.1. til Barry.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Swansea 12.1.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Danzig 29.1.
 s.s. *Knud* afg. Landskrona forv. 1.2. til Kbhvn.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 24.1. til Rotterdam.
 s.s. *Knut* pass. Sagress 22.1.
 s.s. *Kongea* pass. Spurn Hd. 25.1.

L

s.s. *Laila* pass. Christobal 15.1.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Bangkok 27.1. udg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Frederikshavn 15.1.
 s.s. *Laura* ank. Bahia Blanca 31.1.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Aalborg 16.1.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Sydney 12.1.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Boston, Mass. 20.1. til New Orleans.
 s.s. *Lilian* pass. Brunsbüttel 1.2.
 s.s. *Lilleborg* ank. Setubal 25.1.
 s.s. *Lily* pass. Brunsbüttel 4.1.
 s.s. *Linda* afg. Cardiff 29.1.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 26.1.
 s.s. *Lotte* afg. Halifax 11.1.
 m.s. *Louisiana* afg. Bahia Blanca 29.1. til Santos.
 s.s. *Lundby*, Lund, afg. Singapore 30.1. til Vestindien.
 s.s. *Lynæs* pass. Spurn Point 31.1.

M

s.s. *Magnus* ank. Havre 30.1.
 s.s. *Maja* afg. Kotka 1.2.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Hamburg 28.1. hjg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Norfolk 28.1.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Yokohama 14.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Finisterre 23.1. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Margrete* pass. Abbs Hd. 25.1.
 s.s. *Margrethe* ank. London 1.2.
 s.s. *Marianne* ank. Gdynia 24.1.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Curacao 21.1.
 s.s. *Marie Toft* pass. Finisterre p. R. t. Raumo 30.1.
 s.s. *Marna* afg. Huacho 31.1.
 m.s. *Marocco* afg. Tunis 1.2. til Marseille.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Coenhaven 21.1. til Venezuela.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Kap Corvoeiro 24.1.
 s.s. *Marz* pass. Dunnet Hd. 21.1.
 s.s. *Maryland* afg. Kolding forv. 1.2. til Åhus.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Tunas de Zara 15.1.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Rotterdam til Marseilles 30.1. udg.
 s.s. *Mette* afg. Boston 5.1.
 s.s. *Michael Jebesen* afg. Saigon 2.12. til Shanghai.
 s.s. *Minsk* afg. Antwerpen 29.1. til Algier.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 31.1. til Rouen.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.
 s.s. *Najaden* ank. Stettin 31.1.
 s.s. *Nancy* afg. Oporto 29.1.
 s.s. *Nerma* ank. Helsingfors 31.1.
 s.s. *Nevada* afg. Santos 29.1. til Buenos Aires.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Amsterdam 13.1.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Longuis 7.1.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Melhil 25.1. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Niobe* pass. Holtenau 1.2.
 s.s. *Norco* ank. Svendborg 18.1.
 m.s. *Nordbo* afg. Port Said 29.1. til Saigon.
 s.s. *Nordby* afg. London 22.1. til Kbhvn.
 m.s. *Norden* ank. New Orleans 22.1.
 s.s. *Nordborg* ank. Bougie 28.1.
 m.s. *Nordfarer* ank. Clyde 30.12.
 m.s. *Nordhavet* ank. Philadelphia 20.1.
 m.s. *Nordhval* ank. Manila 12.1.
 m.s. *Nordkap* afg. Klaipeda 22.1. til Stettin.
 s.s. *Nordlys* afg. Melhil 21.1. til New Orleans.
 m.s. *Nordpol* ank. Dankar 24.1. p. R. t. Constitucion.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Helsingør 23.1.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 1.2.
 s.s. *Olga* ank. Limerich 21.1.
 s.s. *Olaf* afg. Barry Dock 21.1. til Sousse.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Zeebrügge 22.1.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Durban 21.1.
 m.s. *Oregon* ank. Oslo 30.1.
 s.s. *Orion* ank. Gibraltar 26.1. p. R. t. Cardiff.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Seville 27.1.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Beaumont 9.1.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Shimonoseki 31.1. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Bona 26.1. til Kings Lynn, pass Gibraltar 29.1. p. R. t. King's Lynn.
 s.s. *Paula* pass. Christobal 24.1.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Scilly p. R. t. Hull 19.1. hjg.
 s.s. *P. Madsen* afg. Freetown 23.1.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Bordeaux 19.1.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Chester 15.1.
 s.s. *Polly* afg. Gdynia 25.1.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Karrebæksminde 22.1. til Boston lines.

R

s.s. *Randa* ank. Ellesmere Port 28.1.
 s.s. *Riga* ank. Åhus 29.1.
 s.s. *Rigmor* pass. Skagen 22.1.
 s.s. *Rikke* afg. Sydney 7.1.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 31.1.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Odense 24.1. p. R. t. Immingham.
 s.s. *Robert* pass. Skagen 17.1.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. N. Waterweg 25.1. til London.
 s.s. *Rosenborg* pass. Kbhvn. 28.1.

S

s.s. *Saga* forv. afg. Drammen 1.2. til Randers.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Aden 20.1.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Kinloch Leven 25.1.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Odense 26.1. til Burntisland.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 31.1.
 e.s. *Seine* afg. Kbhvn. 29.1. til Antwerpen.
 s.s. *Sejrø*, Rasmussen, afg. Coenhaven 6.1. til Venezuela.
 s.s. *Selma* afg. Kolka 1.2.
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 26.1.
 m.s. *Stam*, Ravnsnæs, afg. Aden til Singapore 28.1. udg.
 s.s. *Signe* ank. Arzew 22.1.
 s.s. *Sigrød* pass. Ostende 20.1.
 s.s. *Sigrun* i Dok i Helsingør.
 s.s. *Silkeborg* ank. Monrovia 31.1.
 s.s. *Skaane*, Kylvn, afg. Barry 27.1. til Las Palmas.
 s.s. *Skagen* ank. London 29.1.
 s.s. *Skagerak* afg. Casablanca 22.1.
 s.s. *Skandia* venles til Rotterdam 2. eller 3. Februar.
 s.s. *Skodsborg* ank. Grangemouth 31.1.
 s.s. *Skjold* afg. Kbhvn. 1.2. til Dunkirk.
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 2.2. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Ushant 20.1.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Halifax N.S. 22.1.
 s.s. *Sophie* afg. Ipswitch 22.1.
 s.s. *Stadion 2* afg. Stettin 1.2. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Huelva 27.1.
 e.s. *Stella* afg. Candia 31.1.
 s.s. *Stensby*, Køhler, pass. Abores 19.1. p. R. t. San Pedro, Cal.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Manila 14.1.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Danzig 28.1.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Searsport 20.1.
 s.s. *Svanhild* afg. Swansea 25.1. til Boston.
 s.s. *Svanholm* ank. Kbhvn. 29.1.
 s.s. *Svava* ank. Aarhus 31.1.
 s.s. *Svend Pii* afg. Freetown 9.1.
 e.s. *Søborg* pass. Skagen 31.1.

T

s.s. *Taarholm* afg. Odense 1.2. til Gdynia og Danzig.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Nauru 28.1.
 s.s. *Tanja* afg. Rochester 1.2.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Moji 25.1.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Thomsen 1.2. til West Hartlepool.
 s.s. *Tekla* ank. Jaffa 6.1.
 s.s. *Tennessee* afg. New York 25.1. til Oslo.
 s.s. *Thyra S.* pass. Gibraltar 12.1. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Tomsk* afg. Faro 25.1. til Aalborg (pass. Dover 31.1.).
 s.s. *Tongking*, Berg, ank. Singapore 30.1. udg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Stockholm 1.2.
 s.s. *Tove* afg. Antwerpen 21.1. til Oporto.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Rouen 28.1.
 s.s. *Transporter* afg. Aalborg 20.1. til Tyne.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Stockholm 2.2. til Norrköping.
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 1.2. til Stettin.
 s.s. *Tula* ank. Haifa 1.2.
 m.s. *Tunis* ank. Casablanca 29.1.
 s.s. *Tureby*, Eriksen, ank. forv. New York 13.2.

U

s.s. *Uffe* i Dok i Helsingør siden 20.1.
 s.s. *Ulla* afg. Rio de Janeiro 22.1.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Sete 28.12.
 s.s. *Uranienborg* afg. Iquique 25.1.

V

s.s. *Valborg* ank. Pillau 23.1. p. R. t. Stettin.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Esbjerg 31.1.
 s.s. *Venus* ank. Jersey 23.1. p. R. t. Delfzyl.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Kbhvn. 11.1.
 s.s. *Viborg* pass. Finisterre 1.2.
 s.s. *Viola* afg. Jaffa 14.1. til Clyde.
 s.s. *Virginia* afg. Newcastle 13.1. til Gulfen.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, pass. Fernando de Noronna 28.1.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Beachy Hd. 25.1.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 30.1.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 1.2. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Flushing 30.1.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

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**

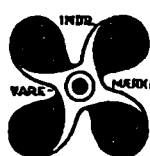
COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

Brug **Holzappel's
International
Skibsfarver**til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon **5601**. København S.
Amager **1483**.**Weioli Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

**CHR. MØLLER A/S**
Amaliegade 49 København K.PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855 Telefon: Central 687

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmeld" Amaliegade 38

M. B. COHINTOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAET 1848

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkoco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

LÜTGENS & REIMERS, HAMBURG 11

— 1837 - existing 100 years - 1937 —

TOWAGE - LIGHTERAGE

Large fleet of powerful and suitable steamtugs in any size

Day and night service

Telegr.-Addr.: "BEISTAND" - Telephone: 365993

General-Agent for Denmark: Jørgen A. Rasmussen

33 Amaliegade, Copenhagen K.

(also representing Estonia and Finland)

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. O/Y

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

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

Medlemmer af

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 2. Februar 1938.

Nr. 5.

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

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

I. Østersøen.

295. (T). Sverige S.-Kyst. Laxgrund. Sømærke forsvundet.
(U. f. s. Nr. 4/225. Stockholm 1938.)
Den sorte Stage med 2 Balloner paa c. $56^{\circ} 02',7$ N. $14^{\circ} 48',2$ E., E. for *Laxgrund*, er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.
296. Sverige E.-Kyst. Arkö—Häradsjär. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 4/304. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Gråholmen c. $58^{\circ} 13'$ N. $16^{\circ} 54'$ E. *Kvarnholmen*.
297. Sverige E.-Kyst. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 4/303 og 4/224. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Södra Espskärgrundet c. $58^{\circ} 14'$ N. $16^{\circ} 54'$ E. *Norra Fällådan*.
298. Sverige E.-Kyst. Arköleden. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 4/302. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Arkö yttre og inre. c. $58^{\circ} 28'$ N. $16^{\circ} 58'$ E.
299. Sverige E.-Kyst. Norrköping—Arkö. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 4/301. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Trollholmshällan c. $58^{\circ} 32'$ N. $16^{\circ} 53'$ E. *Liss Lindö*.
300. Finland. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Valsörarne c. $63^{\circ} 25'$ N. $21^{\circ} 04'$ E. *Norrskär* c. $63^{\circ} 14'$ N. $20^{\circ} 36'$ E. *Strömmingsbådan* c. $62^{\circ} 59'$ N. $20^{\circ} 45'$ E. *Sälgrund* c. $62^{\circ} 21'$ N. $21^{\circ} 11'$ E. *Yttergrund* c. $61^{\circ} 59'$ N. $21^{\circ} 18'$ E.

301. Tyskland. Stolpe Banke S. Oplysning om Vrag.

(N. f. S. Nr. 4/315. Berlin 1938.)

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 1/19 1938 meddeles, at den mindſte Dybde, ſom er loddet over det deri omtalte Vrag af den *italienske* Dampet *San Matteo* paa c. 54° 53' N. 16° 54' E., er 10,5 m. Vraglyſtønden, der viſer grønt Lys med En-Formørkelſer hver 5 s., Lys 3 s., Mørke 2 s., ligger c. 300 m S. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 1/19 1938.)

302. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst Stubbenkammer. Lys-, Fløjte- og Klokketønde i Uorden.

(Telegram fra Marineoberkommando, Berlin.)

Det automatiske Slagværk i *Stubbenkammer* Lys-, Fløjte- og Klokketønde paa c. 54° 36' N. 13° 42' E. er for Tiden ude af Virksomhed.

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Sya for Fyn og Lille-Bælt.**303. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing. Gamle Løb. Afmærkning forandret.**

E. f. S. Nr. 4/242 1938 annulleres og erstattes med:

Nedennævnte Forandringer ved Afmærkningen af *Gamle Løb* ved *Rudkøbing* er foretaget:

I. Sømærker permanent inddraget:

a. De 3 røde Stager med 1 opadvendt Kost ved W.-Siden af Løbet.

b. De 3 hvide Stager med Halmviſk ved E.-Siden af Løbet.

II. Den rød- og hvidſtribede Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmviſk paa 54° 56' (44") N. 10° 42' (39") E. er ombyttet med en rød Stage med 1 opadvendt Kost.

III. En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt i 4 m Vand paa 54° 56' 21" N. 10° 42' 22" E.

(E. f. S. Nr. 1/30 1938. Kort Nr. 302, 297 og 221. Danske Loda. Side 563. Søm.-Fort., Side 88, Nr. 12, 16 og 17.)

304. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelſer. Advarſel.Skarpskydningsøvelſer afholdes fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* paa følgende Dage:

Den 18., 19., 22., 23. og 25. Februar ſamt den 8. og 9. Marts d. A.

Angaaende Skydeterrænets Grænſer ſamt Signaler under Skydningen henviſes til

E. f. S. Nr. 1/34 1938.

c. 54° 58',6 N. 9° 45',9 E.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**305. Ruſland. Hvide Hav. Cape Bolshoi Gorodetski. Radiofyrt oprettet.**

(N. t. M. Nr. 169. London 1938.)

Et Radiofyrt er oprettet ved Taagesignalstationen paa c. 67° 43' N. 40° 57' E. Bølgelængde: 312,5 kc/s (960 m). Rækkevidde: 50 Sm. Signalet er:

Bogſtavet A i..... 2^m.Pause..... 4^m.Periode..... 6^m.

Sendetider: I uſigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m. I klart Vejr: Kl. 0854 og 2054 udsendes ovennævnte Signal 4 Gange.

306. (P). England. Newarp Fyrskib flyttes.

(N. t. M. Nr. 5. Trinity House, London 1938.)

Den 8. Februar d. A. eller snarest derefter vil Fyrskibet *Newarp* paa c. $52^{\circ} 47' N. 1^{\circ} 53' E.$ blive flyttet c. $0,55$ Sm N. efter. Aarsagen til Flytningen er en Udvidelse af *Newarp Bank* mod NE.

(Kort Nr. 264.)

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**307. (T). England. Wales S.-Kyst. Porth Neigwl or Hell Mouth. Lystønder midlertidig slukket.**

(N. t. M. Nr. 165. London 1938.)

Lystønde *No. 1* c. $3,5$ Sm 213° , og Lystønde *No. 3* c. $6,2$ Sm 240° fra *St. Tudwal's Island* Fyr paa c. $52^{\circ} 45' N. 4^{\circ} 31' W.$ er midlertidig slukket, og Tønderne er beskadiget.

308. England W.-Kyst. Mersey Floden. Dungeon Point. Nyt Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 180. London 1938.)

Et nyt Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 1^s , er tændt paa c. $53^{\circ} 20' N. 2^{\circ} 50' W.$, 61 m 96° fra Baaken paa *Dungeon Point*. Flammens Højde: 4 m. Tremmeværks Baake med rød, cylindereformet Topbetegnelse.

Fyret afmærker Yderenden af en Kloakledning.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**309. Spanien N.-Kyst. Cabo Machichaco. Oplysning om Fyr.**

(A. a. l. N. Nr. 22/385. San Fernando 1937.)

Cabo Machichaco Fyr paa $43^{\circ} 27' (15'') N. 2^{\circ} 45' 12'' W.$ viser hvidt Et-Blink hver 7^s , Blink $0,3^s$, Mørke $6,7^s$.

(E. f. S. Nr. 50/3880 1937.)

310. (P). Marokko. Cape Spartel. Radiofyr oprettes forsøgsvis.

(U. f. s. Nr. 3/215. Stockholm 1938.)

I Løbet af kort Tid oprettes forsøgsvis et Radiofyr ved Taagesignalstationen paa c. $35^{\circ} 47',2 N. 5^{\circ} 55',9 W.$, 350 m WSW. for Fyret. Bølgelængde: $294,5$ kc/s ($1018,7$ m). Type: A 2. Tonefrekvens: 752 c/s. Signalet bliver:

1. Bogstaverne SP 2 Gange	10 ^s .
2. 3 lange Streger af 10 ^s . Varighed	30 ^s .
3. Bogstaverne SP 2 Gange	10 ^s .
4. Pause	10 ^s .
Signalets Varighed	1 ^m .
Gentagelse af Signalet	1 ^m .
Helc Signalet	2 ^m .
Pause	4 ^m .
Periode	6 ^m .

Sendetider: I usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m, begyndende 2^m efter fuld Time. I klart Vejr: 4 Gange i Timen, begyndende 20^m, 26^m, 50^m og 56^m efter fuld Time.

Erfaringer om Fyret bedes sendt til *L'ingenieur des Travaux Public d'Etat, Conseiller Technique de la Commission à Tanger.*

311. Afrika W.-Kyst. Bata Bugt. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 153. London 1938.)

Fyret paa c. $1^{\circ} 51' N.$ $9^{\circ} 49' E.$ er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 12^s til at vise hvidt Et-Blink hver 22^s .**312. Nova Scotia. Arisaig Point. Fyr permanent slukket.**

(N. t. M. Nr. 185. London 1938.)

Det røde, faste Fyr paa c. $45^{\circ} 46' N.$ $62^{\circ} 10' W.$ er permanent slukket.**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****313. Colombia N.-Kyst. Lesseps Grund findes ikke. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 1/16. Washington 1938.)

Lesseps Grund med 5 m Vand paa c. $10^{\circ} 46' N.$ $75^{\circ} 31' W.$ og 18 m Grunden N. for *Lesseps Grund* paa c. $10^{\circ} 49' N.$ $75^{\circ} 30' W.$ findes ikke.Paa Grund af den lave Kyst ved *Point Galera* og paa Grund af den hyppige Usigtbarhed er det farligt at forsøge Anduvning nær ved Banken, der strækker sig 11 Sm ud i W.-lig Retning fra Pynten.**314. Brasilien. Porto do Rio Grande. Fyr tændt.**

(A. a. N. Nr. XXIV/101. Rio de Janeiro 1937.)

Paa E.-Molen er paa c. $32^{\circ} 12' S.$ $52^{\circ} 05' W.$, $4,5$ Sm 180° fra *Barra Fyr*, tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 4 Sm. Rød Tremmeværksbaake paa Fundament.**315. Chile. Tocopilla. Skær.**

(N. t. M. Nr. 160. London 1938.)

Et Skær, der er tørt ved Lavvande, findes paa c. $22^{\circ} 06' S.$ $70^{\circ} 14' W.$, 106 m 4° fra det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Railway Mole*.**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****316. Frankrig. Toulon. Fyrbelysning forandret.**

(A. a. N. Nr. 3/169. Paris 1933.)

1. Paa Hovedet af den nye Kaj ved Handelshavnen er paa c. $43^{\circ} 07' N.$ $5^{\circ} 55',9$ E. tændt et Fyr, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink pr. Min. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 11 m. En 7 m høj, sort Søjle.2. Paa Hovedet af Molen paa c. $43^{\circ} 06',9$ N. $5^{\circ} 55',9$ E. er tændt et Fyr, *Darse Nord du Mourillon*, der viser grønt Hurtigblink, 60 Blink pr. Min. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 8 m. En 7 m høj, rød Søjle.

(E. f. S. Nr. 52/4054 1937.)

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**317. (P). Persiske Bugt. Jezirat Qais. Fyr tændes.**

(A. a. N. Nr. F. K. I. Khorram-Schahr 1937.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa *Jezirat Qais* paa $26^{\circ} 30' 50'' N.$ $53^{\circ} 58' 28'' E.$ et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 5^s . Synsvidde: 20 Sm. Hvidmalet Fyrbaake.

(E. f. S. Nr. 37/2944 1937.)

318. Madagascar W.-Kyst. Majunga. Afmærkning forandret.
(A. a. N. Nr. 3/268. Paris 1938.)
1. * *Narcissus Bank* Lystønde paa c. 15° 39' S. 46° 15' E. er permanent inddraget.
2. † En hvid Lystønde med sorte, vandrette Striber og sort Dobbeltkegle, *Bouée de bifurcation*, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s, er udlagt paa c. 15° 44' S. 46° 17' E.
(E. f. S. Nr. 9/808 1937.)

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

319. Sunda Øerne. Banka N.-Kyst. Toedjoe Islands. Grund findes ikke.
(B. a. Z. Nr. 14/142. 's-Gravenhage 1938.)
9 m Grunden paa 1° 10' 20" S. 105° 19' 00" E., SE. for *Kaljangan* i *Toedjoe* Øgruppen, er forgæves eftersøgt.
320. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja E. Mindre Dybde.
(B. a. Z. Nr. 14/140. 's-Gravenhage 1938.)
En Grund med 3¼ m Vand findes paa 7° 18' 45" S. 112° 53' 30" E. tæt udenfor Kanalen E. for *Soerabaja*.
321. Sunda Øerne. Molukske Øhav. Sermeta Islands. Meaty Mirang. Grund.
(B. a. Z. Nr. 14/141. 's-Gravenhage 1938.)
En Grund med 3 m Vand findes paa 8° 17' 40" S. 128° 29' 33" E. ved W.-Siden af Løbet til Ankerpladsen ved *Meaty Mirang*.
322. Sunda Øerne. Borneo S.-Kyst. Tanjoeng Malatajoer S. Grunde.
(B. a. Z. Nr. 14/138. 's-Gravenhage 1938.)
Nedennævnte Grunde med ringe Udstrækning er fundet, som følger:
a. En Grund med 6½ m Vand paa 3° 46' 11" S. 113° 26' 22" E.
b. - — — 6¾ m — — 3° 49' 08" S. 113° 24' 44" E.
c. - — — 6¼ m — — 3° 42' 51" S. 113° 34' 15" E.
d. - — — 5 m — — 3° 47' 02" S. 113° 52' 03" E.
323. Filippinerne. Hinatuan Passage. Oplysning om Grunde.
(N. t. M. Nr. 182. London 1938.)
En Grund med 8,5 m Vand findes paa c. 9° 29' N. 126° 04' E., 0,41 Sm 148° fra *Whale Rock*. Grunden med 6,4 m Vand tæt W. for ovennævnte Grund eksisterer ikke.
324. (T). Filippinerne. Suluan Island. Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 156. London 1938.)
Fyret paa c. 10° 45' N. 125° 58' E. er midlertidig forandret til at vise hvidt, fast Lys med nedsat Lysevne.
325. (T). Filippinerne. Asuncion Pass. Lystønde forsvundet.
(N. t. M. Nr. 154. London 1938.)
Lystønden paa c. 10° 57' N. 123° 32' E. er drevet bort fra Station.
326. (T). Filippinerne. Negros Island. Carmen Shoals. Lystønde midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 154. London 1938.)
Lystønden paa c. 11° 02' N. 123° 20' E. er midlertidig slukket.

- 327. (T). Filippinerne. Sebu. Bogo Bugt. Fyr ødelagt.**
(N. t. M. Nr. 155. London 1938.)
Fyrbaaken paa c. $11^{\circ} 05' N.$ $124^{\circ} 02' E.$ er ødelagt.
- 328. Japan. Honshu S.-Kyst. Yokkaichi Ko. Nyt Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 173. London 1938.)
Et Fyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt paa Hovedet af *West Camber* Bølgebryder, $1,_{32}$ Sm 310° fra Fyret, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser, paa Hovedet af Hovedbølgebryderen paa c. $34^{\circ} 57' N.$ $136^{\circ} 39' E.$ Flammens Højde: $6,_{4}$ m. Synsvidde: 9 Sm. Hvidt, rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.
- 329. Japan. Naikai. Niihama Ko. Fyr tændt. Bølgebrydere bygget.**
(N. t. M. Nr. 181. London 1938.)
1. a. Et nyt Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , er tændt paa c. $33^{\circ} 59' N.$ $133^{\circ} 16' E.$, $0,_{73}$ Sm 343° fra det røde, faste Fyr ved *Niihama*. Flammens Højde: $9,_{7}$ m. Synsvidde: 11 Sm. $8,_{8}$ m højt, hvidt, sekskantet Jerntaarn. Fyret er ubevogtet.
b. Fra Fyret er der i Retning 117° til Kysten bygget en Bølgebryder.
2. a. Et nyt Fyr, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , er tændt $0,_{8}$ Sm 330° fra det røde, faste Fyr ved *Niihama*. Flammens Højde: $10,_{1}$ m. Synsvidde: 11 Sm. $8,_{8}$ m højt, rødt, sekskantet Jerntaarn. Fyret er ubevogtet.
b. Fra Fyret er der i Retning 229° til Kysten bygget en Bølgebryder.
- 330. Japan. Kyushu W.-Kyst. Miike Ko. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 172. London 1938.)
Den røde Lysvinkel i Fyret paa c. $33^{\circ} 00' N.$ $130^{\circ} 24' E.$ paa Hovedet af den N.-lige Bølgebryder er inddraget, saaledes at Fyret nu viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s hele Horizonten rundt.
- 331. Australien W.-Kyst. Gage Roads Anduvning. Undervandshindring.**
(N. t. M. Nr. 159. London 1938.)
Et Skib, der stikker $8,_{5}$ m, rapporterer at have stødt mod en Undervandshindring paa c. $31^{\circ} 56' S.$ $115^{\circ} 40' E.$, 7 Sm 63° fra *Bathurst Point* Fyr paa *Rottnest Island*.
- 332. Australien. Queensland. South Brother. Grund.**
(N. t. M. Nr. 158. London 1938.)
En Grund med $6,_{9}$ m Vand, groft Sand og Grus, findes $1,_{3}$ Sm 151° fra *Middle Brother* Triangulationsmærke paa c. $10^{\circ} 43' S.$ $142^{\circ} 41' E.$
- 333. Australien. Queensland. Adolphus Channel. Four-Fathom Patches. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 158. London 1938.)
En Grund med $5,_{6}$ m Vand, groft Sand og Grus, en Grund med $6,_{4}$ m Vand og en Grund med $5,_{9}$ m Vand, groft Sand og Grus, findes henholdsvis $2,_{1}$ Sm 289° , $2,_{3}$ Sm 290° og $2,_{6}$ Sm 293° fra *Z-Reef* Baaken paa c. $10^{\circ} 49' S.$ $142^{\circ} 43' E.$
- 334. Australien. Queensland. Mackay. Luftfyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 175. London 1938.)
Et nyt Luftfyr, der viser grønt Lys med Formørkelser, visende Bogstaverne *MK*, er tændt paa c. $21^{\circ} 09' S.$ $149^{\circ} 11' E.$, $0,_{33}$ Sm 270° fra den kendelige Skorsten i *Mackay*.
- 335. Australien S.-Kyst. Kangaroo Island. Nepean Bugt. Nyt Fyr tændt. Baake nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 183. London 1938.)
Baaken paa c. $35^{\circ} 39' S.$ $137^{\circ} 42' E.$, $2,_{6}$ Sm 72° fra det hvide Blinkfyr paa Yderenden af *Kingscote* Kaj, er ombyttet med et Fyr, der viser hvidt og rødt Et-Blink hver 4^s . Flammens Højde: $4,_{6}$ m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt og 5 Sm for rødt Lys. Stangbaake. Fyret lyser, som følger:
a. Hvidt i Pejll. fra 147° til 333° . b. Rødt i Pejll. fra 333° til 5° .
Fyret er ubevogtet.

336. New Caledonia. Port Numea. Tønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 174. London 1938.)

En Spidstønde er udlagt i *Great Road* 1,93 Sm 287° fra det hvide og røde, faste Fyr ved Semaforen paa c. 22° 16' S. 166° 25' E.**337. Hawaii Øerne. Mani. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 157. London 1938.)

Fyret paa ~~Paiwela Point~~ paa c. 20° 57' N. 156° 20' W., 23 Sm 301° fra *Kawiki Head* Fyr paa E.-Enden af *Mani Island* er forstærket, saaledes at Synsvidden er 19 Sm. (E. f. S. Nr. 31/2524 1937.)**XI. Bekendtgørelser m. m.****Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
Korta eller
Bogs Nr.*England:*N — South and East Coasts of Korea, etc., Pilot.
R 2615 England. — Portland to Christchurch.
R-2459 North-West Pacific ocean.**Tillæg.****I. Østersøen.****338. Finland. Skärgårdshavet. Ålandøerne. Rödhamn Radiofyr. Kendingssignal forandret.**

(Telegram fra Lodskontoret i Mariehamn.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 2/99 1938 meddeles, at Forandringen af Kendingssignalet i *Rödhamn* Radiofyr paa c. 59° 59' N. 20° 06' E. fra *RN* til *RA* er foretaget. Iøvrigt er Udsendelsen af Radiosignalet uforandret.

(E. f. S. Nr. 2/99 1938.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**339. Danmark. Sundet. Drogden. Oplysning om Drogden Fyr.***Drogden* Fyr paa c. 55° 32' N. 12° 43' E. vil fremtidig blive tændt om Dagen under usigtbare Vejrforhold, d. v. s. naar Lufttaagesignalet er i Virksomhed. (Fyr-Port. Nr. 300.)**340. (T). Danmark. Store-Bælt. Musholm Bugt. Mullerup Vinkelfyr midlertidig slukket.***Mullerup* Vinkelfyr paa c. 55° 30' N. 11° 11' E. er for Tiden slukket paa Grund af en Fejl ved Mekanismen. Fyret vil snarest atter blive tændt.

341. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Turo Ledefyr flyttet.
Turo røde, faste Ledefyr er flyttet i Fyrliniens Retning, og deres Plads er nu, som følger:

Bagfyr $55^{\circ} 02' 29''$ N. $10^{\circ} 39' 54''$ E., c. 700 m E. for *Maarodde*. Flammens Højde: 6,75 m. En 6 m høj, hvid Pæl med hvid Ballon.

Forfyr $55^{\circ} 02' 26\frac{1}{2}''$ N. $10^{\circ} 39' 55\frac{1}{2}''$ E., c. 80 m 167° fra Bagfyret. Flammens Højde: 4 m. En 4 m høj, hvid Pæl med hvid Ballon paa rund, hvid Sokkel.

(E. f. S. Nr. 49/3339 1936. Kort Nr. 237, 297, 221 og 298. Danske Lods, Side 560. Fyr-Fort. Nr. 707 a og b.)

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

Ved Opmaalingen den 31. Januar d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,9 m.

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

(E. f. S. Nr. 1/31 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

343. (T). Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Sømærke forsvundet.

Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Schultz's Grund*, paa $56^{\circ} 09' 31''$ N. $11^{\circ} 11' 28''$ E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil blive udlagt, naar Omstændighederne tillader det.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

344. (T). Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.

Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. $56^{\circ} 43'$ N. $8^{\circ} 10'$ E. er for Tiden slukket. Den vil atter blive tændt, saasnart Omstændighederne tillader det.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1938

1/1 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.

I. Østersøen.

1938

1/18 Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.

2/94 Sverige. Landsort. Hoved- og Bifyr forandres. Taagesignal forandres. Radiofyrt oprettes.

4/237 Tyskland. Rügen N. Undervandshindring.

5/301 Tyskland. Stolpe Banke S. Oplysning om Vrag.

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

1938

1/21 Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterno.

1/23 Danmark. Sundet. Koge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.

1/24 Danmark. Sundet. Koge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.

1/25 Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.

1/26 Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Oplysning om Bro og Besejlingsforholdene.

1/27 Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Vinkelfyr midlertidig slukket.

1/28 Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Havnefyrt midlertidig slukket.

1/29 Danmark. Store-Bælt. Langeland. Frankeklint Fyrt. Lysevne midlertidig nedsat.

1/32 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.

1/33 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.

1/34 Danmark. Lille-Bælt. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.

4/241 Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

5/304 Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.

5/342 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1938

1/36 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.

1/37 Danmark. Kattegat. Schult Grund Fyrskib W. Undervandshindring.

1/38 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignaler. Advarsel.

1/39 Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S. Vrag Proven.

1/40 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.

1/41 Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE. Vrag P. Madsen.

1/42 Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.

1/43 Danmark. Limfjorden. Aalborg. Ny Jernbanebro under Bygning. Sejladsforskrifter. Advarsel.

1/44 Danmark. Limfjorden. Oddesund. Bro under Bygning. Besejlingsforhold. Advarsel.

1/45 Danmark. Limfjorden. Oddesund. Grisetaaodde Fyrt formørket. Advarsel.

2/105 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

4/293 Danmark. Kattegat. Tisvildeleje. Skydeøvelser. Advarsel.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1988
 1/47 *Danmark. Graadby og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler under dårligt Vejr.*
 1/48 *Danmark. Graadby Fyrskib. Radiofyr Sendetider forandret midlertidig.*
 1/49 11^m *Belgien. Wandelaar Fyrskib W. Vrag.*
 1/50 *England. Southwold Fyr forandres.*
 4/245 *Danmark. Ringkøbing Dyb. Ulven W. Sømærke flyttes.*
 5/306 *England. Newarp Fyrskib flyttes.*

Island og Færøerne.

- 1988
 1/53 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.*
 1/54 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp. Arnarnes Fyr. Oplysning om Grunde i Lysvinkel. Advarsel.*
 1/55 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.*
 1/58 *Island N.-Kyst. Skagafjordur. Málmei. Nyt Fyr oprettes.*
 1/57 *Island N.-Kyst. Grimsey. Nyt Fyr oprettes.*
 4/254 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Vogar Ledefyr nedlægges. Nyt Vinkelfyr tændes.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1988
 1/78 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 1/79 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*
 1/80 *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*
 1/81 *Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmeldinger pr. Radiotelefon.*
 1/82 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.*
 1/83 *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*
 1/84 *Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.*
 1/85 *Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande.*
 1/86 *Danmark. Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien.*
 1/87 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*
 1/88 *Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.*
 1/89 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*
 1/90 *Bestemmelser for Ruter for Handelsskibe i Middelhavet og for Undervandsbaadsøvelsesområder.*
 1/91 *Spanien. Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.*
 2/145 *Britiske Øer og Nordsoen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.*
 2/146 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

**NYBYGNINGER
REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

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

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY.

KJØBENHAVN K.
TOLDBOGDAGE 18

**BRONZE
PROPELLER**
fra
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON

•

lavrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpermaskiner	Fædevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalormeringsanlæg	Armatur
Oliefyriansanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fædevandsforvarmere	

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Løstning: Losning og Løstning besørjes af hervede Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeprætorer og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

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

FREDERIKSHAVN

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

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordira gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevenens Bolværker (Sejlartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevenens Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Frilaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyldings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage. Dybtgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

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

Losning og Løstning. I Frihavnen besørjes Losning og Løstning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tardokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrskebet »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 Løstning til faste Takster. 2 af Svitzers Blørgningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tardokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med 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; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loss og Løstning besørjes hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor bele Havnen rundt. Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lodst.). 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 Slangar benyttes. Losnings- og Løstningsomkostn. 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 6

TORS DAG 10. FEBRUAR 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

OVERENSKOMSTFORHANDLINGERNE

Overenskomstforhandlingerne mellem Rederiforeningen og Søfyrbøderne og Styrmandene er nu endt med, at man er blevet enige; Resultatet blev Lønforhøjelser paa ca. 6 pCt. og enkelte Ændringer i Overenskomsternes forskellige Bestemmelser. Overenskomsterne gælder for to Aar.

Der forhandles endnu med Maskinmestrene og Restauratørerne, og det vil selvfølgelig være ønskeligt, om man naaede til lignende Ordning med dem.

Med Sømændenes Forbund er Forhandlingerne derimod, skønt de var meget langvarige og meget indgaaende, bristede, og disse Forhandlinger vil derfor antagelig ende i Forligsinstitutionen, som saa mange af de øvrige Arbejdsoverenskomster, hvorom der ikke er opnaaet Enighed.

OPLÆGNINGERNE

Den 8. Februar viste Oplægningerne af danske Skibe det første alvorlige Tal i lange Tider. Der var den Dag oplagt 14 Skibe med 15,786 B.R.T., 19,711 d.w. Det er et meget alvorligt *memento*, som enhver, der taler højt om Skibsfartens Højkonjunkturer gør vel i at mærke sig. Vi husker alle kun saare vel de Tider, da Oplægningstallene steg og steg, og saa meget er sikkert, at stiger Oplægningerne, er det meget utvetydige Tegn paa, at Tiderne er daarlige. Vi staar nu — med 14 oplagte Skibe ved Begyndelsen til en Udvikling, der kan blive saare vanskelig og saare beklagelig for dansk Skibsfart. Tallet skulde være det bedste Bevis paa, at de gyldne Tider, der var saa uendelig kortvarige — nu er forbi, og at Skibsfarten staar overfor en Periode, hvor Vanskelighederne vil taarne sig op for Erhvervet.

MIDDELHAVET

Piraternes genoptagne Virksomhed i Middelhavet og deres fejge Sænkning af fredelige Handelsskibe, nu sidst det engelske Skib »Endymion« — hvorved 11 Mennesker, deriblandt den svenske Kontrolloffer, Kaptajn *Charles M. Larsson*, mistede Livet, har vakt den største Harm i vide Krese, i England saavel som andet Steds.

Man forstaar ikke, hvad det er, disse anonyme Pirater vil opnaa ved deres desperate Forsøg paa at holde neutrale Skibe borte fra de spanske Regeringshavne. Imidlertid har England, efter at have sendt en meget skarp Note til General Franco's Regering, ført Forhandlinger med Frankrig og Italien om hele Middelhavsproblemet, og alt tyder paa, at det nu vil gaa ligesom sidst — Piraterne vil forsvinde igen, og forhaabentlig for bestandig. Hvis ikke er Englands Taalmodighed formodentlig bristet.

TRAMPREDERMØDET I DAG

I Dag Torsdag afholdes i London efter Indbydelse af International Shipping Conference det tidligere bebudede Møde af Trampskibsredere for at træffe Beslutning om Fastlæggelse af det paa Mødet den 17. December i Fjor vedtagne Samarbejde.

Dengang blev der, som bekendt, vedtaget en Reso-

lution, ifølge hvilken de enkelte Landes Rederiforeninger skulde træffe saadanne Foranstaltninger, at de under fuld Varetagelse af egne Interesser kunde gøre det internationale Samarbejde effektivt. Disse Forholdsregler vil utvivlsomt variere betydeligt, og selv om det ene Lands Redere næppe er synderlig interesseret i alle Enkeltheder i det andet Lands Dispositioner, vil det have Betydning for alle Medlemmer at lære de store Linier at kende og at forvise sig om, at de fremmede Landes Forholdsregler nu ogsaa er egnet til at sikre det fortsatte Samarbejde. Tendensen paa Fragtmarkedet siden December-Mødet har stærkt understreget Nødvendigheden af et Samarbejde mellem alle Tramp-Redere.

Paa Mødet vil der sandsynligvis ogsaa blive udnævnt Medlemmer til den raadgivende Komité, hvis Oprettelse allerede er besluttet. Denne Komité, hvortil baade britiske og kontinentale Redere skal udpege Medlemmer, vil kunne bidrage i højeste Grad til at faa det internationale Samarbejde til at forløbe uden Gnidninger.

Konferencen skal forhandle om forskellige endnu ikke helt afgjorte Spørgsmaal vedrørende Minimums-raterne for Skibsfarten, og man haaber ved denne Lejlighed at faa Tilslutning ogsaa fra alle ikke-engelske Rederiorganisationers Side. Der foreligger Meddelelser om, at et græsk Rederi driver en vis Underbuds-Konkurrence, men at dette Rederi har erklæret sig villigt til nu at gaa ind i en fælles Ordning. Man haaber gennem Forhandlingerne i London at kunne opnaa saadan Enighed om Minimums-Raterne, at man derigennem kan dæmme op for den Konjunkturedgang, der snart i længere Tid har gjort sig gældende inden for Skibsfarten.

Det menes, at de forskellige Landes førende Tramp- og Linie Redere vil indtræde som Medlemmer af den raadgivende Komité, og at dennes Møder vil blive holdt tre-fire Gange om Aaret.

Danmark repræsenteres paa Mødet ved følgende tre Repræsentanter for dansk Skibsfart: Skibsredere *A. P. Møller* og *Chr. Harhoff*, og Direktør *L. O. Normann*, D. F. D. S.

SVERIGE OG GENEVE KONVENTIONERNE

I den svenske Trontale fornylig meddeltes det, at Regeringen havde til Hensigt at fremlægge Forslag til en ny Søarbejdstidslov i Overensstemmelse med de i 1936 i Genève vedtagne Konventioner. I Anledning heraf havde — som nævnt — en Deputation fra Sveriges Redareforening, nemlig Formanden, Direktør *Gunnar Carlsson*, Næsiformanden, Admiral *Hans Ericsson* samt Skibsreder *Joh. Gorthon* og Foreningens Direktør, Kaptajn *O. A. Nordborg*, Foretræde for Statsministeren og Handelsministeren, og ved den Lejlighed overrakte en længere Redegørelse, der i Forbindelse med Kaptajn Nordborgs Udtalelser i Rigsdagen giver et klart Billede af den svenske Skibsfarts Stilling til Spørgsmaalet, en Stilling, der er ganske parallel med den danske.

Det hedder i Redegørelsen: I Henhold til Aarets Trontale vil der i denne Rigsdagssamling blive fremlagt Forslag til en ny Søarbejdstidslov. Indholdet i dette Forslag er endnu ikke officielt kommet til Sveriges Redareforenings Kundskab, men Foreningen har gennem Pressen erfaret, at Forslaget, som i Hovedsagen indeholder en Gennemførelse af 8 Timers

Dagen ogsaa til Søs, skulde muliggøre svensk Ratifikation af den af Arbejdskonferencen i Geneve i 1936 antagne Søarbejdstids- og Bemandingskonvention. Som Forudsætning for en saadan Ratifikation foreslaas dog, at der fordres en Tilslutning til Konventionen af foruden naturligvis de øvrige nordiske Lande ogsaa Holland, England og Sovjet.

Da en Lov af denne Art vilde blive af indgribende Betydning for svensk Søfart, som er en af Landets vigtigste Erhvervsgrøene har Foreningen, uagtet Forslagets Indhold som nævnt endnu ikke fra officiel Side er tilgaaet Foreningen, anset det for sin Pligt allerede nu at fremføre følgende Synspunkt for Kongen (Kungl. Maj:t). Det er ikke dermed Foreningens Mening at gaa ind paa Detailgranskning, men kan i saa Henseende kun henvise til tidligere Skrivelse af 19. April 1937.

Hvad først og fremmest angaar ovennævnte Forbehold overfor en Ratificering, som i sig selv ikke er fyldestgørende, da i saa Fald andre med Sverige konkurrerende Lande, saasom Grækenland og Tyskland, burde være indforstaaet dermed, saa vil det formodentlig ikke have nogensomhelst praktisk Betydning for Søfartserhvervet, efter som Arbejdstiden i H. t. det sidst offentliggjorte kgl. Forslag, bortset fra Ratifikationsspørgsmaalet, skal reguleres paa Grundlag af Konventionens Forskrifter allerede fra og med 1. Januar 1939. Erhvervet faar saaledes at føle samtlige de Omkostninger og Byrder og andre Ubehageligheder, som skyldes Konventionen, uden at der saaledes som det var forudset ved dens Vedtagelse i Genève, er skabt en almindelig international Tilknynning dertil. Selv om en Udskydelse af Ratifikationen skulde kunne indeholde de Fordelc, at Skibsfartserhvervet derigennem fik Mulighed for, at, forsaavidt den nye Lovs Virkninger skulde vise sig endnu mere urimelige end forud tænkt, kunne faa Rigsdagen med til Ændringer af Loven, kan et saadant Forslag kun betragtes som havende formel Betydning.

Der er saavel fra »Kungl. Kommerskollegium« som fra »Socialstyrelsen«s Side i Juni Maaned i Fjor fremsat en nærmere Redegørelse for disses Mening om et af Handelsdepartementet udfærdiget Lovforslag i Anledning af den paagældende Konvention, og de to førstnævnte havde i dette Tilfælde anset det for nødvendigt af Hensyn til Søfartens særlige Forhold at ofre speciel Opmærksomhed paa dets Rentabilitet. Efter i i Korthed at have redegjort for Resultatet af Kollegiets søfartsøkonomiske Udredning i 1936, understregetes det, at den Lettelse i det mindste for Udenrigsfarten, som var indtraadt i og med Højkonjunkturerne ikke kan have naaet at afstedkomme tilstrækkelig eller blot en væsentlig Sanering af Søfartens i 1933 i ganske særlig Grad svage Stilling. De væsentlige Omkostninger, som de foreslaaede Reformer indeholder, formodedes med de af Embedsmændene foreslaaede Ændringer at kunne bæres af Skibsfarten, saalænge de gode Fragtmarkedsforhold raadede. Men ved en væsentlig Forværring af dem vil der fremkomme Vanskeligheder før eller senere, ikke mindst af Hensyn til Mulighederne for den nødvendige Fornyelse af den svenske Handelsflaade. Embedsmændene syntes ligeledes indforstaaet med, at Sverige, inden Ratificering sker, forvisser sig om at i det mindste Danmark, Finland, Norge, Nederlandene, Sovjetunionen og Storbritannien slutter sig til Konventionen. At Tilslutning fra Tyskland, som ikke er Medlem af Arbejdsbureauet, ikke kan ventes, mentes at ville skabe visse Betænkeligheder. Den nævnte Tilslutning fra udenlandsk Side ansaas dog for at være en Hovedforudsætning for svensk Ratificering. Selv under den Forudsætning ansaas Konkurrencen dog ikke for at blive udjævnet i første Række som

Følge af de i flere vigtige Søfartslande under forskellige Former iværksatte Subventionssystemer. Til Slut fremsattes en Formaning om Forsigtighed med Henblik paa Gennemførelse af de nu foreliggende to Forslag.

Det er ikke blevet bestridt, at en Ratificering af 1936's Genèvekonvention og en Antagelse af en svensk Søarbejdstidslov i Overensstemmelse hermed kom til at medføre væsentlige Merudgifter for Skibsfartserhvervet i Form af dels de særlige Tillægskostninger og dels Udgifterne éngang for alle. Efter de foreliggende Oplysninger har Ministeren og Chefen for kgl. Handelsdepartementet beregnet den aarlige Omkostningsforøgelse for Hyrer og Kosthold til 1,825,000 Kroner. Foreningens Beregninger er imidlertid kommet til Beløb, der langt overstiger det, som Ministeren har regnet med. At dette Beløb er for lavt burde bl. a. fremgaa deraf, at der ikke indgaar nye Merudgifter paa Grund af Mandskabsforøgelse deri, — en af de uundgaaelige Følger af den meget reducerede Arbejdstid for Køkkenpersonalet. Den forkortede Arbejdstid kommer ogsaa til at spille en Rolle, som man ikke har regnet med. Kort sagt bliver der paa mange Punkter væsentlig større Udgifter — herunder ogsaa Overarbejdstidsbetaling o. s. v.

Udgifterne éngang for alle ved Udvidelse af Skibene o. s. v. kommer ogsaa til at udgøre betydelige Beløb. Fra officiel Side har man ikke anset det for muligt at fremlægge nogen Beregning. Det vil vel ogsaa være forenet med uoverstigelige Vanskeligheder i saa Henseende at fremlægge blot nogenlunde nøjagtige Tal, men selv om man regner med en bred Fejlmargin kommer man alligevel, efter de Overslagsberegninger, som Sveriges Redareforening har anstillet, op paa betydelige Beløb, især under Hensyntagen til de Prisforhøjelser, der har fundet Sted paa Værkstedsarbejde i de sidste Aar.

Foreningen er ganske klar over, at den Indvending kan gøres, at de foreslaaede Overgangsbestemmelser har til Hensigt at modificere en ny Lovs Virkninger. Det er nemlig saadan, at de nye Forslagsbestemmelser, som kræver øget Bemanding, skal kunne ophæves, hvis de heraf nødvendiggjorte Ombygninger har vist sig praktisk umulige. En saadan Bestemmelse vil imidlertid i Praxis faa underordnet Betydning, i det mindste hvis man skal bedømme Virkningerne deraf paa Grundlag af den Erfaring, man har fra andre Søfartslovbestemmelser.

Handelsministeren har erklæret ikke at være fremmed overfor Tanken om i Forbindelse med de andre nordiske Lande at søge igangsætning en international Aktion for Subventionssystemets Bekæmpelse. Skulde alligevel svensk Skibsfart gennem Konkurrencen med de fremmede, subventionerede Statsflaader eller paa Grund af andre Omstændigheder komme i en uheldig Stilling, saaledes at dens Konkurrenceevne og økonomiske Bærekraft ikke vil kunne forslaa, mener Handelsministeren, at Spørgsmaalet om lempelige Anordninger fra Samfundets Side til Støtte for Skibsfartserhvervet bør tages under Behandling.

Ved at fremlægge et saa vidtgaende Forslag til Søarbejdstidslov, som det nu foreliggende, kommer man utvivlsomt i høj Grad til at medvirke til, at svensk Skibsfart bringes i en saadan Situation, som Handelsministeren frygter. Et Forslag som det nævnte vilde være forstaaeligt, hvis Sveriges Søfolk var i social Henseende daarligere stillet end Søfolk i andre Lande. Det er imidlertid velkendt, at Forholdet er det modsatte, da man i Sverige har nogle af de videst gaende sociale Forskrifter i forskellige Retninger for de ombordværende.

Sveriges Redareforening har ved en lang Række Tilfælde hævdet, at det svenske Skibsfartserhverv har været højst uheldigt stillet i den internationale Kon-

kurrence, og dette er stadig Tilfældet. Eksempelvis bevilges stadig i de fleste Skibsfartslande betydelige Statssubsidier til Driftsomkostninger, Modernisering af Nybygning af Skibe m. m., og at dømme efter de hidtil opnaaede Resultater ved Forsøg gennem international Aftale at formaa andre Nationer til at afstaa fra Subventionssystemet, synes der ikke at være nogen Chance for at opnaa Resultater her.

Ved en Sammenligning med de Lande, der ikke subventionerer deres Skibsfart, viser Sverige sig ogsaa at have en ugunstig Stilling. Norge og Danmark disponerer over mere moderne Tonnage. I skattemæssig Henseende er de norske Redere i Øjeblikket bedre stillet. Den forudseende og forstaaende norske Skattepolitik anses for at være den hovedsageligste Anledning til den norske Tonnages bemærkelsesværdige Foryngelse. I Finland og de baltiske Lande er Driftskomkostningerne, især Hyrerne, betydeligt lavere end i Sverige. Præference til Landets egen Tonnage praktiseres i mange Lande, i Sverige ikke.

Alle de ovenfor anførte Forhold har medvirket til en stadig Tilbagegang i den svenske Tonnage. Fra og med Aaret 1931's Udgang og til 1936's Udgang er den svenske Handelsflaade saaledes blevet formindsket med 248 Skibe paa 226,437 Brutto Tons, hvilket udgør 12.6 pCt. af hele Tonnagen ved det først nævnte Tidspunkt.

I 6 Aarsperioden 1931—36 kan af Bruttofragterne omkring 725 Millioner Kroner regnes at være kommet Landet til Gode med Hensyn til Betalingsbalancen med Udlandet, eller i Gennemsnit 120 Millioner Kr. pr. Aar. Derigennem at den svenske Tonnage i de senere Aar er blevet formindsket saa meget, som den er, har Landet lidt et ikke uvæsentligt Tab.

Tallene taler deres tydelige Sprog, og Spørgsmålet er om Sverige, dets Søfart og og Søfolk har Raad til, at Landets Tonnage yderligere formindskes derigennem, at der paalægges saa store Byrder, — til Fordel for andre Lande, som er vaagne for deres Skibsfart.

Da, som nævnt, det paatænkte Lovforslag om Søarbejdstiden uimodsigeligt vil komme til at tynge stærkt og i daarlige Tider virke meget ødelæggende paa Rederierhvervet, har Sveriges Redareforening ikke anset det for forsvarligt at undlade overfor Kgl. Maj. at fremføre Erhvervets Bekymring over de Konsekvenser, som man almindelig regner med som en Følge af Forslagets Gennemførelse. Erfaringerne fra de senere Lav-Konjunkturer giver tilstrækkelig Støtte for at nye Byrder vil betyde yderlig daarligere Konkurrenceforhold for svensk Skibsfart. Man maa ogsaa regne med, at Vanskelighederne vil øges for at skaffe den nødvendige Kapital til at drive et Rederierhverv, som Følge af, at Udsigterne er saa ringe og Muligheden for at faa et investeret Beløb tilbage med rimelig Rente, uendelig smaa.

Under Paaberaabelse af, hvad der her er anført, stiller Sveriges Redareforening en indtrængende Henvendelse til de høje Myndigheder om at fare med Varsomhed med Hensyn til Gennemførelse af Lovforslag i den nu foreliggende Form og saaledes til ikke at foreslaa Antagelse for Sveriges Vedkommende af en Søarbejdstidslov i Overensstemmelse med 1936's Genèvekonventions Bestemmelse, og i Stedet fremlægge et Forslag hovedsagelig i Overensstemmelse med nu gældende Lov paa dette Omraade.

Fra dansk Skibsfarts Side kan man i et og alt slutte sig til de Synspunkter, der her er gjort fra svensk Side.

RENTESKATTEN

Regeringens nyeste Forslag, Renteskatten, der skulde indbringe 20 Mill. Kroner, der saa igen skulde anvendes til Støtte til det betrængte Landbrug, har i

vide Kredse vakt den pinligste Opmærksomhed. Der er ikke Tvivl om, at man her gaar det Skridt videre, der skal faa mange Mennesker til at afslutte Forbindelsen med Regeringspartierne. De nye Skattebyrder, der er saa uretfærdige som tænkeligt, lægges paa ganske bestemte Befolkningslag og lægges paa dem, der har sparet Penge op. Efter dette vil al Opsparing jo være ikke blot illusorisk, men efterhaanden latterlig. For hvem tør garantere for, at det bliver ved det første Skridt og de første Procenter?

For Skibsfarten som for de andre danske Erhverv vil denne Skattebyrde føles tyngende og alvorlig. Den er saa meningsløs, at man næsten vægrer sig ved at kommentere den. Man maa jo nemlig regne med, at den vil faa den Virkning, at den modarbejder al sund Sparelyst og -trang her i Landet. Det er i Virkeligheden en meget radikal Bestemmelse, men efter det sidste, der meddeles, er der vel næppe Chance for, at det bliver ved Tanken. Renteskatten skal nok blive til Virkelighed.

Selvfølgelig er det — som altid — det levende Erhvervsliv, der rammes haardest. Hvor alvorlig de nye Bestemmelser er fremgaar tydeligt af følgende Udtalelser fra Formanden for Erhvervenes Skatteudvalg, Skibsreder A. P. Møller:

— Dette er jo Formuebeskatning under en anden Form. Erhvervene har i en Aarrække advaret mod den i Forvejen alt for høje Formuebeskatning, som efterhaanden gør Befolkningen led og ked af at foretage den Opsparing, der til syvende og sidst skal skabe Mulighed for at holde Hjulene i Gang. Efter min Mening kan det ikke beklages nok, at Regeringen ikke interesserer sig for Økonomi og Produktion paa længere Sigt. Gang paa Gang gennemfører den Lejlighedslove, ledsaget af Lejlighedsskatte love, der kun kan undergrave Landets Økonomi og Produktionsmuligheder.

Iøvrigt er jeg kommet til den Anskuelse, at det er ret ørkesløst for os indenfor Erhvervenes Skatteudvalg at fremsætte vore Synspunkter, da vi jo har Erfaring for, at der overhovedet ikke tages Hensyn til dem Jeg ser meget mørkt paa Danmarks Fremtid under det nuværende Styre

Dette er nægtelig Alvorsord. Men mon der ikke ogsaa langt indenfor Regeringens Kres er Mennesker, der forstaaer, at denne Udvikling kan ikke fortsættes?

SKIBSFARTENS INDTJENINGSEVNE

Der kommer det ene Budskab efter det andet om, at Højkonjunkturen er forbi. Det slaas fast med stadig sikrere Syvtommersøm for hver Gang. Vi maa ikke længere regne med, at Skibsfarten kan skaffe de Indtægter til Landet, som forrige Aar bragte Bud om. Det ene gode Aar efter syv magre er ikke noget straalende Resultat.

Derimod er der ikke Tale om, at nogen tænker paa en Reduktion af Udgifterne, tværtimod. Det ene gode Aar bliver ved at spøge. Det er afløst af et jævnt, maa-ske endda et daarligt Aar. Ingen kan sige noget derom endnu. Men en Gentagelse er udelukket. Fragterne er blevet ved at falde, og det har forvoldt talrige Rederier meget betydelige Tab. Men alle Udgifter er blevet skruet i Vejret — og der er ingen, der frivilligt gaar med til at sænke dem paany. Hvad vil Resultatet saa blive? At Skibsfarten udmarves, at man kommer til at staa overfor den bitre Kendsgerning, at det ene efter det andet af de Firmaer, man regnede med vilde være en Indtægtskilde for Landet, konstaterer Tab. Kun Tab.

Og hvad siger Regeringen hertil? Den dekreterer diktorisk, at Tiden er til at paaligne dette samme Erhverv nye Byrder — den andet Steds omtalte Renteskat er et af de grelleste Eksempler herpaa — og dette vil betyde, at Skibsfartens Indtjeningsevne yderligere

formindskes. For hvordan havde man tænkt sig, at der skulde blive Penge til de haardt tiltrængte Forsnyelser af den danske Handelsflaade, naar Pengene lages til Renteskatter og alle mulige andre Skatter, der regner ned over Erhvervet. At det fra nu af er umuligt at starte nye Selskaber maa anses for givet. Men Spørgsmaalet bliver, hvordan de allerede eksisterende vil klare sig? Kan de det? Kan de imødekomme alle de Krav, der stadig stilles? Det er udelukket, ganske udelukket, og hvis ikke man vil bringe den danske Skibsfart i en beklagelsesværdig Situation, maa Myndighederne betænke sig to Gange, før de skrider til nye Byrder for det i Forvejen allfor haardt belastede Erhverv. Det værste af det altsammen er nemlig, at man rammer selve Livsnerven, Skibsfartens Indtjeningsevne.

OVERENSKOMSTEN MED RADIO-TELEGRAFISTERNE

Vi har fra »Radiotelegrafistforeningen af 1917« modtaget nedenstaaende Skrivelse:

I Anledning af en Artikel i Deres ærede Blad, Nr. 5 af 3. Februar 1938, under Overskrift: »Overenskomsten med Radiotelegrafisterne«, beder vi om Plads for følgende Bemærkninger:

»Radiotelegrafistforeningen af 1917« var indmeldt som Medlem af »De samvirkende Fagforbund« paa det Tidspunkt, den nuværende Overenskomst blev underskrevet, den 1. Juni 1937, hvilket Dansk Radio Aktieselskab paa det Tidspunkt blev gjort bekendt med, og Meddelelsen i Ar-

tiklen om, at vi indmeldte os efter Overenskomstens Underskrivelse, er derfor positiv urigtig.

Om det ved Den faste Voldgiftsret indgaaede Forlig skal kun bemærkes, at man af dettes Ordlyd ikke kan udlede den Fortolkning, der anføres i Artiklen.

Vore Bemærkninger i »Radiotelegrafisten« om Overenskomstens Udløbsdato er absolut ikke misvisende, tværtimod er det en Kendsgerning, at Spørgsmaalet om Overenskomstens Udløbsdato blev rejst af Dansk Radio Aktieselskabs Repræsentanter, som under Hensyn til Foreningens Forhold til De samvirkende Fagforbund mente, at Udløbsdatoen burde sættes til en 1. Marts. Under Forhandlingerne med Dansk Radio Aktieselskab og Dansk Dampskibsrederiforening, saavel for som under Forligsmandens Medvirken, var der imidlertid Enighed om at bibeholde den hidtige Udløbsdato, en 1. April, hvilken Dato ogsaa blev indført baade i Forligsmandens Mæglingforslag og i den underskrevne Overenskomst.

Vi har derfor ikke fremsat noget Postulat i den Forbindelse, og det er ikke os, der søger at indføre Forhandlingsmetoder, der ikke er gængs indenfor Skibsfarten, hvilket ovenstaaende Kendsgerninger klart viser.

Vi har ikke villet nægte Radiotelegrafisterne Optagelse af dette Svar, men maa fastholde, at da Forligsmanden stillede det til Grund for Overenskomsten liggende Mæglingforslag den 8. Maj var Radiotelegrafisterne ikke Medlem af De samvirkende Fagforbund. At de var det ved Overenskomstens endelige Underskrift forrykker ikke Forholdene, da Overenskomstens Udløbsdato jo selvfølgelig blev fastsat under Forligsmandsforhandlingerne.

Iøvrigt finder vi ikke Anledning til at inddrage os i nærmere Diskussion med Radiotelegrafistforeningen, og navnlig ikke om Fortolkningen af det ved den faste Voldgiftsret indgaaede Forlig.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg 1 Januar 1938

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i den første Maaned af 1938, sammenlignet med samme Maaned i 1937, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	1,287	2,187,543	1,142	1,921,145
1937	1,241	2,061,943	1,090	1,789,464
Forskel ...	+46	+125,600	+52	+131,681

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	1,447	1,673,933	1,011	1,680,423
1937	1,118	1,369,912	965	1,700,029
Forskel ...	+329	+304,021	+46	-19,606

I Januar Maaned 1938 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 507,120 Tons og 240,722 Tons større end til Antwerpen.

Den danske Skibsfart paa Bordeaux og Bayonne i Aaret 1937

Der foreligger nu en Oversigt over den danske Skibsfart paa Bordeaux og Bayonne i Aaret 1937.

Til Bordeaux ankom der i 1937 131 danske Baade med 142,729 Netto Reg. Tons mod 100 Baade med 102,067 Netto Reg. Tons i 1936, 94 Baade med 112,726 Netto Reg. Tons i 1935 og 93 Baade med 99,008 Netto Reg. Tons i 1934.

Af de indkomne Baade var der 22 af D.F.D.S.s i regelmæssig Fart København—Bordeaux, 49 med Kul fra Danzig/Gdynia, 5 med Kul fra England, 5 med Kul og Koks fra andre Lande, 13 med Jordnødder fra Senegal, 13 med Papir fra Finland, og 24 med diverse Ladninger (Erts, Phosphat, Korn, Frugt, Træ, Ris, Nitrat, Ballast, Olie, Sukker etc. fra forskellige Lande).

Til Bordeaux ankom endvidere 1 islandsk Damper med Klipfisk.

Til Bayonne ankom der i 1937 27 danske Baade (hvoraf 24 med Kul fra Danzig/Gdynia) mod 29 i 1936, 20 i 1935 og 20 i 1934.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i December Maaned 1937

I December Maaned 1937 er udført 263,324 t. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 22,481, mod 232,120 t., deraf 5,561 t. til Danmark i November Maaned 1937. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig	61,889
Danmark	22,481
Sverige	94,537
Italien	31,854
Belgien	22,928
Algier	2,205
Holland	10,918
Tunis	2,600
Norge	12,287
Island	1,100
Estland	165
Tyskland	360
	263,324

Vareomsætningen over Danzigs Havn i December Maaned 1937

Vægt- og Værdistatistiken over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i December Maaned 1937 viser: Indførsel: Tons 139,758.1, Værdi i G. 14,341,216. Udførsel: Tons 552,951.6, Værdi i G. 37,192,874.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførsel i November Maaned androg 159,199.5 t. til en Værdi af 13.8 Mill. Gulden, medens Udførslen androg 491,457.5 t. til en Værdi af 29.2 Mill. Gulden.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes ca. 1500 t. Korn, ca. 9,900 t. Sild, ca. 1200 t. Brosten, ca. 79,700 t. Erts, ca. 20,600 t. Svovlkies, ca. 5700 t. Kul, ca. 1900 t. Koks, caa. 1100 t. Ammoniak, ca. 3200 t. Gødningstof, ca. 4800 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 22,400 t. Byg, ca. 4600 t. Bælgfrugt, ca. 2800 t. Mel, ca. 3500 t. Kartofler, ca. 341,400 t. Kul, ca. 20,600 t. Koks, ca. 2800 t. Oliekager, ca. 12,100 t. Melasse, ca. 2200 t. Soda, ca. 4100 t. Ammoniak, ca. 8500 t. Gødningstof, ca. 107,300 t. Træ, ca. 8800 t. Jern og Staal, ca. 2800 t. Metalvarer.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der er desværre heller ikke i den forløbne Uge sket store Ting paa Fragtmarkedet. Der har ganske vist været en noget bedre Tendens paa Kornmarkedet, og en Række store Baade er sluttet fra Australien til Europa, men desværre er der mere end tilstrækkelig disponibel Tonnage paa denne Side, saaledes at kun de Baade, der ligger indenfor Ballastlimit'en, har været i Stand til at opnaa Rater, der laa over Minimalraten. Selvfølgelig hjælper det paa Tonnagesituationen, at det er nødvendigt for Europa at hente Kornet saa langt borte som i Australien, idet Tonnagen derved bliver sysselsat i væsentligere længere Tid, end hvis f. Eks. Northern Range og Gulfen optraadte som Storekøplere, men i det store hele er det nødvendigt, hvis der skal indtræffe en radikal Bedring i Situationen, at Korntransporterne øges ganske betydeligt, og specielt er det naturligvis Forholdene paa River Plate Markedet, der medvirker saa stærkt til den paa Fragtmarkedet herskende Svaghedstilstand.

Vi har i ovenstaaende Indledning givet Kvintessensen af, hvad der er at sige om Kornmarkederne og skal derfor indskrænke os til i faa Ord at berøre Forholdene paa de enkelte af disse Markeder. River Plate Markedet ligger stadig enkelte Baade paa Minimalrate-Basis, men der finder en jævn Akkumulation af ledig Tonnage Sted paa dette Marked, og i Følge de sidste Rapporter fra Buenos Aires er den synlige Tonnage for Lastning indtil den ny Majshøst bliver klar mere end tilstrækkelig til at varetage Eksporten. Der er derfor næppe større Sandsynlighed for, at dette Marked pludselig forbedrer sig. Forholdene i den australske Kornfart har vi allerede berørt ovenfor. Ballasttonnage er sluttet paa Basis af Minimalraten, hvorimod Februar og Februar/Marts Tonnage har været i Stand til at opnaa Tillæg. 2 Baade, der var sluttet til 11/- Præmie, men blev annullerede, er re-chartrede for Tillæg af henholdsvis 4/- og 4/6d. Februar/Marts Tonnage har opnaaet Præmier paa mellem 2/- og 2/6d.

Fra Gulfen har der været nogen Efterspørgsel efter Tonnage, men Raterne har i Overensstemmelse med de øvrige Markeder vist en nedadgaende Tendens. Der kan næppe i Øjeblikket faas mere end 3/- maaske 3 1/2d. til U.K. Fra Montreal er der Efterspørgsel paa Basis af Minimalraten 2/9 med Option af skandinaviske Havne til 3 1/2d., sidstnævnte Rate kan dog utvivlsomt forbedres noget. Fra Nordpacific sluttedes der, som allerede nævnt i vor sidste Beretning, et Par Baade til Portugal. Der er forskellige tentative Ordre til U.K. til Rater omkring 27/6d.

Ogsaa paa de øvrige oversøiske Markeder er Tonen svag. Der har været noget større Efterspørgsel efter

Scrapjern fra Northern Range saavel til Kontinentet som til Japan. Rotterdam fik Tonnage til 17/6d., og Danzig/Gdynia fik 6,000 Tonner til 18/6d. Til Japan cirkuleres forskellige Ordre for Marts/April Lastning. Befragterne bød midt i Ugen 19/6d. Basis U.S. Atlantic Losning med 1/- mere fra Gulfen. Cuba-Sukker er langt nede, Raten ligger næppe over 14/- for stor Tonnage, 14/6 maaske 15/- for handige Baade.

Pacifickyst-Raterne er stadig meget rolige. Dansk 8,000 Tons Dieselbaad sluttedes for Scrap til \$5 f.i.o. til Japan, hvilket antagelig kan gentages. F.i.o. Raterne fra British Columbia til U.K. er nu nede i 25/-. Intercoastal Lumber, som for 14 Dage siden sluttedes til \$12.75, indikerer nu kun \$12.

Østens Markeder er trevne og Ratetendensen naturligvis ogsaa nedadgaende. Soyabønner fra Dalny sluttedes til 35/-, hvilket naturligvis, alle Forhold taget i Betragtning, stadig er en god Forretning. Saigon Ris-Befragterne er reserverede. Raten ligger nominelt omkring 35/-. Fra Philippinerne sluttedes engelsk Dampers for Sukker til U.S. Atlantic til \$9.25, men Befragterne indikerer nu kun \$9 April/Maj/Juni. Paa de indiske Markeder er Raten ogsaa nedadgaende. Ris fra Rangoon til Cuba indikerer 35/-, til Holland 29/-. Madras-Kysten har faaet Tonnage til 31/6, Option Karachi-Lastning til 29/6d. Paa de europæiske Markeder er Forholdene stadig elendige, og Oplægnings-Tendensen griber mere og mere om sig. Kul til Middelhavet er uforandret, hvorimod der har været en væsentlig Stigning i Raterne til Sydamerika. Tyne/Lower Plate sluttedes til 12/6d., og der er Mulighed for yderligere Stigning. Den bedre Tendens skyldes naturligvis det elendige hjemgaende Marked.

Middelhavet/hjem er uden større Forandringer.

Kul fra Østkysten til Danmark ligger uforandret omkring 4/- à 4 1/2 for 3,000 Tonner med hurtig Losning. Trælast-Markederne er rolige.

Der har været ret livlig Efterspørgsel paa Timecharter-Markedet. En lang Række store Dieselbaade er sluttet for saavel 12 Maaneder som for 6/9 Maaneder Periode til relativt gunstige Rater, selvom ogsaa denne specielle Gren af Fragtmarkedet synes at vise en svag nedadgaende Tendens. I Begyndelsen paa Ugen sluttedes norsk 12 1/2 Knobs Diesel til \$1.90 for 6/9 Maaneder, og i Ugens Slutning sluttedes Søster-Skibet til \$1.70 for 12 Maaneder. I Vestindia-Farten er Forholdene elendige. Prompt 4,000 Tonner er sluttet til omkring \$1.50, men det volder store Vanskeligheder at placere Tonnagen, idet Befragterne synes utilbøjelige til at spekulere i Fremtiden og kun dækker sig for deres allermost presserende Behov.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Polens Skibsfart

Vareomsætningen over Gdynia har i Aaret 1937 udgjort godt 9 Millioner Tons og viser en Fremgang paa 14 pCt i Forhold til Aaret forud, da Vareomsætningen androg 7,743,395 Tons. Baade Indførsel og Udførsel viser Fremgang, idet Tallene for 1936 og 1937 har været henholdsvis 1,335,255 og 1,718,000 Tons for Indførselen og 6,407,920 og 7,288,172 Tons for Udførselen.

I samme Aars første tre Kvartaler har den polske Handelsflaade befordret tilsammen 1,273,000 Tons Varer, deraf indførte Varer til Polen 367,000 Tons, og fra Polen udførte Varer 813,000 Tons, medens der mellem fremmede Havne er blevet befordret 92,000 Tons. Ind- og udførte Varer med polske Skibe udgør omkring 10 pCt. af den ved den oversøiske Besejling af det polske Toldomraades Havne stedfundne Vareudveksling. Sammenlignet med det samme Tidsrum af Aaret 1936 er den polske Handelsflaades Varetransport steget med over 24 pCt.

Selv om Gdynias Havn hører til de Havne, der normalt

ikke fryser til under strenge og langvarige Frostperioder, har Havnevæsenet dog villet garantere alle til Havnen ankomende Skibe uhindret Indsejling uden Navigationsvanskeligheder. For at sikre saadan normal Besejling af Havnen i indeværende Vinter, har Havnevæsenet truffet Aftale om Assistance af den estniske Isbryder »Tasuja«. Denne Isbryder vil kunne afgaa til Gdynia og være til Disposition der, saasnart Forholdene gør det ønskeligt. Under Frostperioder vil Gdynia Havnevæsen tillige udsende permanente Meldinger om Isforholdene.

Skibs-Subsidie Loven af 29. Juni 1936

Præsidenten for »The United States Maritime Commission« har som allerede meddelt den 10. December 1937 til Kongressen afgivet Rapport vedrørende Kommissionens Dispositioner over de Skibe, der i Henhold til »Merchant Marine Act of 1936« i sin Tid overførtes til Kommissionen.

Antallet androg 236, og af disse er 67 bortsolgt — for Størstedelen til Ophugning — for godt \$2,8 Millioner paa de i Beretningen nærmere angivne Belingelser. — 4 Passager- og 2 Lastskibe er uden Værdi, medens 107 Skibe efter stedfundne Undersøgelser er blevet oplagt i Reserve til Anvendelse i Nødsfald; denne Reserve vil formentlig ikke blive bortsolgt til Privatselskaber til Indsættelse i Farten.

Beskadiget Ladning Jordnødkager

Sø- og Handelsretten har behandlet en Sag, som af Jydsk Andels Foderstofforretning er rejst mod Rederiet for Damperen »Ingrid Thordén« ved dets Assuranceselskab, Assuranceforeningen »Skuld«. Det drejer sig om en Ladning Jordnødkager, som var beskadiget af Fugtlighed (Sved) ved Udladningen i Aalborg. Foderstofforretningen gør gældende, at der manglede Ribber og Garnering i Skibet og kræver en Erstatning paa 3429 Kroner. »Skuld« paastaar sig frifundet, men er subsidiært villig til at betale et mindre Beløb.

Under Domsforhandlingen udtalte »Skuld«s Sagfører, Højesteretssagfører Gorrissen, at man ikke kan lægge all Ansvar paa Rederierne. Hvis det var saaledes, kunde Befragterne bare sige: Værsgo, nu skal I pakke det godt ind. Sveddannelse er en Ting, der skyldes Ladningens egen Beskaffenhed, og som ikke kan hindres tilstrækkeligt ved Anbringelse af Ribber alene. Spørgsmaalet er derfor, om man ud over Anvendelse af Ribber kan kræve opbygget en fuldstændig Garnering. Jeg mener ikke, at man kan gaa saa vidt. I nærværende Tilfælde vilde der være opstaaet nogen Skade, selv om der var anbragt Ribber, og paa dette er min subsidiære Paastand bygget. Den Skade, der er opstaaet, skyldes jo ikke Skibets Forhold, men Værens Beskaffenhed, idet der dannes sig Sved under Transporten fra de varme Zoner til det kolde Nordeuropn.

Havundersøgelsesskibet »Dana«

Det nye Havundersøgelsesskib »Dana« foretog forleden en Prøvetur i Stormvejr og bestod den med Glans.

»Dana« gik fra Frederikshavn rundt Skagen, og man fik Lejlighed til at anstille alle mulige Undersøgelser med Hensyn til det nye Skibs Sedygtighed. Under den 24 Timers Sejlads fungerede Skibsmotor og de tekniske Installationer fortræffeligt. »Dana« afgaar nu til sin midlertidige Station i Esbjerg og overlager der Tjenesten — foreløbig — som Kutterflaadens Redningsskib.

Nybygning

Paa Odense Staalskibsværft er Kølen lagt til Nybygning Nr. 72, det 14,500 Tons store Tank-Motorskib, som Skibsreder A. P. Møller har bestilt til Dampskibsselskabet »Svendborg«. Kølen er lagt paa den Bedding, der blev ledig efter at Nybygning Nr. 70, Tankskibet »Duffield« i forrige Uge blev søsat. De to andre Beddinger er optaget af Nybygning Nr. 71, et Tankskib paa 14,500 Tons, der bygges til Phs. van Ommerens Rederi i Rotterdam, og et Tankskib, Byggenummer 73, til Anglo Saxon Petroleum Co., London.

Nybygning Nr. 73 faar en Længde af 480 Fod, Bredden bliver 65,3 og Dybden 35,1 Fod, medens Lasteevnen, som nævnt, bliver 14,500 Tons d.w.

Maskineriet kommer til at bestaa af en 7 Cyl. 2 Takts dobbeltvirkende Dieselmotor af Burmeister & Wains nyeste Type, og den er beregnet til at give Skibet en Fart paa Last af 12½ Knob. Skibet skal være færdig til Aflevering i September.

Da Piraterne sænkede »Endymion«

Førstemesteren paa »Endymion«, Wood, der nu er under Lægebehandling i Cartagena, har givet en Repræsentant for et spansk Pressebureau en Skildring af, hvorledes Sænkningen af »Endymion« foregik. Han fortæller bl. a.:

Om Morgenen den Dag, da Torpederingen fandt Sted, fik vi det første Varsel om, hvad der forestod, idet vi observerede Kølvanet af en neddykket Undervandsbaad, ca. 300 Fod fra »Endymion«. Kort efter ramte en Torpedo Boven om Styrbord. Mandskabet løb straks hen til Kommandobroen, hvor Kaptajnen, hans Hustru og flere Sømænd allerede stod. Der blev gjort Forsøg paa at sætte en Redningsbaad ud, men »Endymion« sank saa hurtigt, at det var umuligt. Alle sprang i Vandet. De overlevende flød omkring ca. 3 Kvarter, holdt oppe af Redningsbælterne, indtil et Kystvagtskib fra den spanske Regering kom til.

Marstal-Galease grundstødt

Motorgaleasen »Anna« af Marstal, Kaptajn Jørgensen, er paa Rejse fra Kiel til Nakskov med Kul grundstødt ved Laboe i Kielerfjorden. En Slæbedamper har forsøgt at bringe Skibet flot, men da dette er mislykkedes, har man nu paabegyndt Lægtning af Skibet.

Nordens største Skib

I Montfalco i Italien bygges for Tiden Nordens største Skib. Det er Svenska Amerika Linies nye Amerika-

skib, hvis Navn bliver »Stockholm«. I Marts Maaned næste Aar skal det afleveres. Søsætningen finder Sted i Maj Maaned i Aar.

Hyesag

Sø- og Handelsretten har behandlet en principiel Sag, rejst af Søfyrbøder Kai Bentsen mod Rederiet Ma·ius Nielsen & Søn. Bentsen blev i August Maaned i Fjor gennem Mønstringskontoret paamønstreret Selskabets Damper »Margrethe«. Han skulde med senere paa Dagen, men Skibet kom ikke fra England som ventet. Fyrbøderen skulde imidlertid holde sig underrettet om Skibets Ankomst, der først fandt Sted den tredie Dag, og der var en Søndag imellem.

Paa Fyrbøderens Vegne paastod Landsretssagfører Robert Mikkelsen Rederiet dømt til at betale Bentsen 13 Kr. 32 Øre, 2 Dages Hyre, idet Bentsen straks da han meldte sig paa Forhyringskontoret mistede Retten til Arbejdsledhedsunderstøttelse, mens Rederiet i H. t. Sømandsloven først betalte ham Hyre fra det Øjeblik, hans Tjeneste om Bord begyndte.

Sagføreren mente, at Fyrbøderen har Krav overfor Rederiet, fordi han i de to Dage havde staaet til dets Disposition. Hvis Kravet afvises, kan Rederne senere paamønstre Folk og lade dem gaa og vente i ugevis. Kravet skal ikke betragtes som Hyre, men som en Erstatning.

Landsretssagfører Thorsoe-Jacobsen krævede paa Rederiets Vegne Frifindelse. Sømandslovens Paragraf 18 siger tydeligt, at Hyren gælder først fra det Øjeblik, Tjenesten begynder; naturligvis kan en Reder ikke holde Folk gaaende og vente i ugevis uden at have en Erstatningspligt, men der maa være en Margin. I nærværende Tilfælde var Forhyringsagenten om Lørdagen anmodet om at skaffe en Fyrbøder. Man vidste ikke, om Skibet kom Mandag Morgen Kl. 4 eller senere. Man maa tage Hensyn til, at der var en Søndag imellem. Hele Sagen er at betragte som en Principisag, selve Beløbet er selvfølgelig underordnet.

Kulfragterne

Paa Grund af den milde Vinter er der kun faa Koksordrer, og den nominelle Rate er ikke over 7 sh.

Fragterne for Kul fra Østkysten til danske Havne er efterhaanden naaet ned til omkring 3/9 for 3000 Tonner med hurtig Losning og til ca. 4/6 for mindre Tonnager, hvilket anses for Bundrate paa Basis af rimelige Driftsudgifter.

Smaaskibsfarten og Lastbilerne

Paa en Generalforsamling i Limfjordsskippernes Sammenlutning har man vedtaget følgende Resolution til Regering og Rigsdag:

»Limfjordsskippernes Sammenlutning har i Dag paa sin aarlige Generalforsamling i Aalborg enstemmigt vedtaget at henlede Regeringens Opmærksomhed paa, at Smaaskipperne, der driver Fragtfart i Limfjordsområdet, er stærkt truet i Udøvelsen af deres Erhverv, væsentligt paa Grund af overhaandtagende Konkurrence fra overlæssede Lastbilers Side. Smaaskipperne henstiller indtrængende til Regering og Rigsdag, at Kontrollen med, at Lastbiler ikke overlæsses, maa blive skærpet.«

Marstal Skipperforening 50 Aars Jubilæum

Marstal Skipperforening, der i Lørdags havde bestaaet i 50 Aar, er en Forening, der har gjort en betydningsfuld Indsats paa en Række Omraader. Gennem Aarene er udbetalt 40,000 Kr. af Understøttelseskassen. Jubilæet fejredes ved en storstilet Fest Lørdag Aften.

Foreningens Formaal angives saaledes ved i regelmæssige Møder i Vintermaanederne at tage saavel Skibsfartens som de kommunale Anliggender i Betragtning og Overvejelse for at arbejde hen til det Almenes Vel ved at danne en Syge- og Understøttelseskasse samt at give deres forældreløse Børn Opdragelseshjælp indtil den almindelige Konfirmationsalder.

Foreningens nuværende Formand er Kaptajn Kr. Albertsen.

Generalforsamling

Dansk Styrmandsforening afholdt i Søndags sin ordinære Generalforsamling i Odd Fellow-Palæet. Efter den ekstraordinære Generalforsamling for en Uges Tid siden, hvor Medlemmerne vedtog Overenskomstforlaget, var der ingen vigtigere Punkter til Drøftelse.

Forretningsfører Christiansen aflagde Aarets Beretning, der godkendtes, og det samme gjaldt Regnskabet. Formuen udgør nu 300,000 Kr. og Hjælpfondets Midler 117,000 Kr., medens Løseforsikringen er paa ca. 90,000 Kr.

Til Bestyrelsen genvalgte Styrmandene A. Poulsen, Det danske Kulkompagni, P. Bramby, Torm, K. Svan, D.F.D.S., og E. Johansen, Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866. Nyvalgt blev Styrmandene K. Poulsen, D.F.D.S., L. Bech og Th. Knudsen, begge fra I. Lauritzens Rederi.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

8.2.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	448,00	AMSTERDAM.....	250,35
BERLIN.....	180,70	STOCKHOLM.....	116,60
PARIS.....	14,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,90	HELSINGFORS.....	9,07
ZÜRICH.....	103,95	PRAG.....	15,00
ROM.....	23,80	WARSAWA.....	85,30

C

m.s. *California* afg. Holbæk 27.1. til Buenos Aires.
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Los Angeles 7.2. til Christobal hjg.
 m.s. *Canadian Reefer* afg. Bahia Blanca 29.1.
 s.s. *Carmen* ank. Lysaker 3.2.
 m.l. *Caroline Mærsk* afg. Antwerp 2.2. til Tampico.
 s.s. *Charkow* afg. Leixoes 7.2. til Kbhvn.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Suez 20.1.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Singapore 29.1. til Port Sudan hjg.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. San Francisco 28.1.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Slettin 30.1.
 m.s. *Chr. Holm* afg. Boston 7.2. til Patagena.
 s.s. *Christiansborg* ank. Guayaquil 2.2.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Jacksonville 6.2.
 s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Kbhvn. 5.2. til Burntisland.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Setubal 17.1.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Flensburg 2.3. til Esbjerg.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Ocean Island 2.2.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Tunis 28.1.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Halifax N.S. 4.2.

D

s.s. *Dagmar* afg. Cardiff 5.2.
 s.s. *Dagmar* ank. London 8.2.
 s.s. *Dagmar Clausen* ank. Klaipeda 31.1.
 s.s. *Dania*, Danholt, pass. Brunsbuttel 6.2. p. R. t. Nantes.
 m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, pass. Sjællands Rev 9.2. p. R. t. Nakskov hjg.
 m.s. *Dannark* afg. Avonmouth 8.2.
 s.s. *Delaware* afg. Göteborg 24.1. til Boston.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Avonmouth 21.1.
 s.s. *Ebro* pass. Holtenu 7.2.
 s.s. *Edv. Nissen* pass. Skagen 1.2.
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Kalundborg 2.2.
 s.s. *Egholm* afg. Liverpool 7.2. til Swansea.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Port Bouet 7.2.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Swansea 20.1.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Huelva 26.1.
 s.s. *Elisabeth* ank. Antwerpen 30.1.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Gibraltar 4.2.
 s.s. *Ellen* pass. Skagen 3.2.
 s.s. *Ellensborg* afg. Grimsby 7.2.
 s.s. *Else* pass. Brunsbuttel 5.2.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Nordenham 6.2.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Puerto Columbia 24.1.
 m.l. *Emma Mærsk* ank. Colombo 25.1.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Nordenham 6.2.
 s.s. *Enigheden* afg. Danzig 7.2. til Kbhvn.
 s.s. *Erik Boye* afg. Gdynia 12.1.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* afg. London 7.2.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Vancouver 8.2. udg.
 s.s. *Ester* ank. Gdynia 7.2.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, pass. Kiel Holtenu 7.2.
 s.s. *Estland*, Fischer, lagt op.
 s.s. *Estrid* ank. Zecbrugge 2.2. p. R. t. London.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. London 7.2. hjg.

F

s.s. *Fano*, Korff, ank. Antwerp 2.2.
 s.s. *Finland* ank. Blyth 3.2.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Aden 8.2. til Suez hjg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Setubal 29.1.
 s.s. *Frankrig* ank. Emden 2.2.
 s.s. *Fredensborg* pass. Finisterre 7.2.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Kbhvn. 7.2.
 s.s. *Freya* ank. Ayr 26.1.
 s.s. *Frida* pass. Christobal 5.2.
 s.s. *Frode* afg. Rio de Janeiro 29.1. til Teneriffe.
 s.s. *Fylla* pass. Gibraltar 31.1.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 5.2. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* afg. Oslo 19.1. til Santos.
 s.s. *Gerd* pass. Dover 30.1. p. R. t. Haifa.
 s.s. *Gerda* pass. Bornholm 6.2.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Swansea 3.2.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Norfolk 28.1.
 s.s. *Gorm* afg. Gdynia 1.2. til Santos.

m.s. *Grete Mærsk* afg. Baltimore til Yokohama.
 s.s. *Grete* pass. Equator 1.2.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, lagt op.
 s.s. *Guðrun* pass. Cuxhaven 2.2. p. R. t. Rotterdam.
 m.s. *Guðrun Mærsk* ank. Liverpool 2.2.
 s.s. *Gunhild* afg. Dublin 2.2. til Cork.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Cardiff 13.1.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 23.1. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* ank. Antwerpen 27.1.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 7.2.
 s.s. *Halldan* afg. Bordeaux 7.2. til La Pallice.
 s.s. *Halland*, Andersen, lagt op.
 s.s. *Hanne* afg. Gedser 27.1.
 s.s. *Hans*, From, afg. Limhamn 9.2. til Göteborg.
 s.s. *Hans Broge* afg. Sfax 1.2.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Svendborg 31.1.
 s.s. *Harald* afg. Cardiff 28.1. til Oneglia.
 s.s. *Harriet* pass. Gibraltar 8.2.
 s.s. *Helene* pass. Helsingør 8.2.
 s.s. *Helga* pass. Christobal 29.1.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Ostermoor 28.1.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Sete 21.1.
 m.s. *Herdis* afg. Liverpool 12.1. til Haifa.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. Skagen 26.1.
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 22.1. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Hindsholm* ank. Manchester 8.2.
 s.s. *Holland* ank. Nordenham 2.2.

I

s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Dakar 4.2.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Bordeaux 26.1.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Bordeaux 26.1.
 s.s. *Inger* pass. Hollenau 8.2.
 s.s. *Inger Toft* afg. Libreville 2.2.
 m.s. *India*, Krarup, afg. Aden 4.2. til Singapore udg.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Dakar 1.2.
 m.s. *Ireland*, Meinertz, afg. Freeclown 3.2. til Dunkirk.
 s.s. *Ivar Kondrup*, Larsen, afg. Blyth 5.2. til Kbhvn.
 s.s. *Ivar* ank. Kbhvn. 30.1.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 6.2.
 s.s. *Jakob Mærsk* pass. Helsingør 26.1.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Castro Modiales 5.2.
 m.l. *Jane Mærsk* afg. Rotterdam 26.1.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Göteborg 8.2. til Oslo udg.
 s.s. *Jenny* ank. Cardiff 6.2.
 s.s. *Jenny* ank. N. Waterweg.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Bordeaux 27.1.
 s.s. *Johanne* ank. Thames 6.2.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Jaffa 22.1.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 7.2.
 s.s. *Jonna* afg. Bordeaux 8.2.
 s.s. *Juliane* pass. Cuxhafen 21.1. p. R. t. Bayonne.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Penang 9.2. til Port Swettenham udg.
 s.s. *Jutta* afg. Raumo 7.2.
 s.s. *Jytte* afg. Danzig 20.1.
 s.s. *Jægersborg* ank. Setubal 20.1.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Dakar 4.2.
 s.s. *Kalo* afg. Gibraltar 6.2. til Malaga.
 s.s. *Karen* pass. Ostende 23.1.
 s.s. *Karen Toft* afg. Beckenham 2.2.
 s.s. *Karla* pass. Finisterre 5.2.
 s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 8.2. til Aalborg.
 m.l. *Katrine Mærsk* afg. Tampico 21.1.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Huelva 21.1.
 s.s. *Kentucky* afg. New York 5.2. til Oslo.
 s.s. *Kirsten* ank. Hamburg 2.2.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Swansea 17.1.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Goole 8.2.
 s.s. *Knud* ank. Kbhvn. 1.2.
 s.s. *Knud Willemoes* anfg. Rotterdam 27.1. til Esbjerg.
 s.s. *Knut* ank. Leith 31.1.
 s.s. *Kongea* afg. Seaham 31.1.

L

s.s. *Laila* afg. New York 4.2.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Bangkok 8.2. til Singapore hjg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Frederikshavn 15.1.
 s.s. *Laura* ank. Bahia Blanca 31.1.
 m.s. *Leise Mærsk* pass. Dungeness 4.2.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Gravesend 4.2. til Rotterdam.
 s.s. *Lifstand*, Hartmann, ank. New Orleans 2.2.
 s.s. *Lilleborg* ank. Setubal 25.1.
 s.s. *Lilian* pass. Ushant 8.2.
 s.s. *Lily* ank. Garston 1.2.
 s.s. *Linda* pass. Gibraltar 3.2.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 26.1.
 s.s. *Lotte* ank. Shields 3.2.
 m.s. *Louisiana* ank. Santos 5.2.
 s.s. *Lynæs* pass. Hook van Holland 7.2.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Puerto Padre 20.1. til New Orleans.
 s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 7.2.
 s.s. *Maja* ank. Calais 8.2.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Kbhvn. 3.2.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Providence 4.2.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. San Pedro 28.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Kailakh 2.2.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 7.2.
 s.s. *Margrete* afg. Shield 4.2. til Oran.
 s.s. *Marianne* pass. Skagen 2.3.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Curacao 28.1.
 s.s. *Marie Toft* ank. Youcker River 2.2.
 s.s. *Marna* ank. Tocopilla 7.2.
 m.s. *Marocco* ank. Livorno 8.2.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Coenhaven 21.1. til Venezia.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Malta 30.1.
 s.s. *Marz* ank. Limerich 30.1.
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 7.2. til Gulfen.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Baltimore 23.1.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Marseilles 8.2. til Port Said udg.
 s.s. *Mette* afg. Zeebrugge 2.2.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Hongkong 20.12. til Haikon.
 s.s. *Minsk* afg. Antwerpen 29.1. til Alexandria.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Rouen 5.2.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* ank. Helsingfors 6.2.
 s.s. *Nancy* ank. Danzig 7.2.
 s.s. *Nerma* afg. Raumo 8.2.
 s.s. *Nevada* ank. Buenos Aires 2.2.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Longvis 7.1.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Kbhvn. 2.2. til Gdynia.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Amsterdam 22.1.
 s.s. *Niobe* afg. Raumo 8.2.
 m.s. *Nordbo* ank. Sabang 29.1.
 s.s. *Norborg* afg. Gibraltar 4.2.
 s.s. *Nordby* ank. Kbhvn. 26.1.
 m.s. *Norden* ank. Houston 26.1.
 m.s. *Nordfarer* ank. Clyde 30.12.
 m.s. *Nordhavet* New York 24.1.
 m.s. *Nordhval* afg. Manila 21.1. til Los Angeles.
 s.s. *Nordkap* afg. Stettin 1.2. til Königsberg.
 s.s. *Nordlys* pass. Niton 23.1. p. R. t. New Orleans.
 m.s. *Nordpol* afg. Dakar 25.1. til Hamburg.
 s.s. *Norco* pass. Skagen 30.1.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Helsingør 7.2. til Kbhvn.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 8.2.
 s.s. *Olaf* ank. Sousse 1.2.
 s.s. *Olaf* afg. Sousse 8.2. til Djidjelli.
 s.s. *Olga* ank. Shields 3.2.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Bordeaux 26.1.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Durban 21.1.
 m.s. *Oregon* ank. Stavanger 3.2.
 s.s. *Orion* ank. Dakar 2.2.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Sevilla 1.2. til Preston.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Oran 31.1.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Las Palmas 1.2.
 s.s. *P. N. Damum* afg. Bordeaux 31.1.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Moji 6.2. til Dairen udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kings Lynn 7.2.
 s.s. *Paula* ank. New York 3.2.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Sluiskil 6.2. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Norfolk 15.1.
 s.s. *Polly* pass. Skagen 28.1.
 s.s. *Prins Knud*, Vestergaard, ank. Aarhus 7.2.

R

s.s. *Randa* pass. Brunsbuttel 7.2.
 s.s. *Riga* forv. ank. Karlshamn 8.2.
 s.s. *Rignor* ank. Imuiden 2.2.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 7.2.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Svendborg 26.1.
 s.s. *Robert* ank. Port Vendres 31.1.
 s.s. *Rosenborg* ank. Ridham 4.2.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 8.2. til Kbhvn.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Kinloch L. 4.2. til Antwerp.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Kbhvn. 7.2.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.



s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Gdynia 7.2. til Antwerp.
 s.s. *Seine* afg. Antwerpen 5.2. til Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Rasmussen, ank. Guiria 1.2.
 s.s. *Selma* pass. Kbhvn. 4.2.
 s.s. *Sessa* afg. Talcahuana 8.2.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Minicoy 4.2. p. R. t. Hongkong udg.
 s.s. *Signe* ank. Stockholm 31.1.
 s.s. *Sigrid* pass. St. Abb's Hd. 3.2. p. R. t. Granton.
 s.s. *Silkeborg* ank. Libreville 5.2.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Las Palmas 6.2.
 s.s. *Skagen* afg. Holtenua 7.2.
 s.s. *Skagerak* ank. London 31.1.
 s.s. *Skandia* afg. Fowey 7.2. til Nyborg.
 s.s. *Skjold* ank. Dunkirk 6.2.
 s.s. *Skodsborg* afg. Grangemouth 3.2.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 6.2.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Halifax N.S. 2.2.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Danzig 1.2.
 s.s. *Sophie* ank. Methil 29.1.
 s.s. *Stadion II* laster i Oslofjorden til Horsens.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Huelva 29.1. til London.
 s.s. *Stella* ank. Famagusta 8.2.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Manila 14.1.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Danzig 2.2. til Malta.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Seaport 14.1.
 s.s. *Svanhild* afg. Swansen 25.1. til Boston.
 s.s. *Svanholm* ank. Danzig 8.2.
 s.s. *Svava* ank. Aalborg 3.2.
 s.s. *Svend Pii* afg. Freetown 9.1.
 s.s. *Soborg* ank. Nantes 7.2.

T

s.s. *Taarholm* ank. Danzig 4.2.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 29.1.
 s.s. *Tanja* ank. Raumo 6.2.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Koilo.
 s.s. *Teddy* ank. Aalborg 9.2. fra West. Hartlepool.
 s.s. *Tekla* afg. Jaffa 27.1. til Manchester.
 s.s. *Tennessee* afg. New York 25.1. til Oslo.
 m.s. *Thyra S.* ank. Gravesend 3.2.
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 8.2.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Malme 8.2. til Stockholm.
 m.s. *Tongking*, Berg, afg. Manila 8.2. til Hongkong udg.
 s.s. *Tove* ank. Oporto 30.1.
 s.s. *Tovelil*, Bang, forv. ank. Huelva 9.2.
 s.s. *Transporter* afg. Burntisland 25.1. til Odense.
 s.s. *Trondhjem* afg. Arendal 7.2. nordover.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Karlshamn 9.2.
 s.s. *Tula* ank. Mersin 4.2.
 m.s. *Tunis* afg. Algier 7.2. til Tunis.

U

s.s. *Ulla* afg. Buenos Aires 5.2.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Ushant 3.2.
 s.s. *Uranienborg* pass. Christobal 3.2.

V

s.s. *Valborg* afg. Bayonne 1.2. til Antwerp.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Aalborg 6.2.
 s.s. *Venus* ank. Shields 4.2. p. R. t. Bergen.
 s.s. *Vibeke Mærsk* pass. Skagen 31.1.
 s.s. *Viborg* ank. Garston 5.2.
 s.s. *Viola* ank. Clyde 30.1.
 s.s. *Virginia* afg. Newcastle 13.1. til Galveston.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Garston 28.1.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, pass. Fernando de Noronha 28.1.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Jensen 5.2. til Kbhvn.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 8.2. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Gdynia 4.2.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.
» 2. » » » » 1000 » »**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Waasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S

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

Aalborg

GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

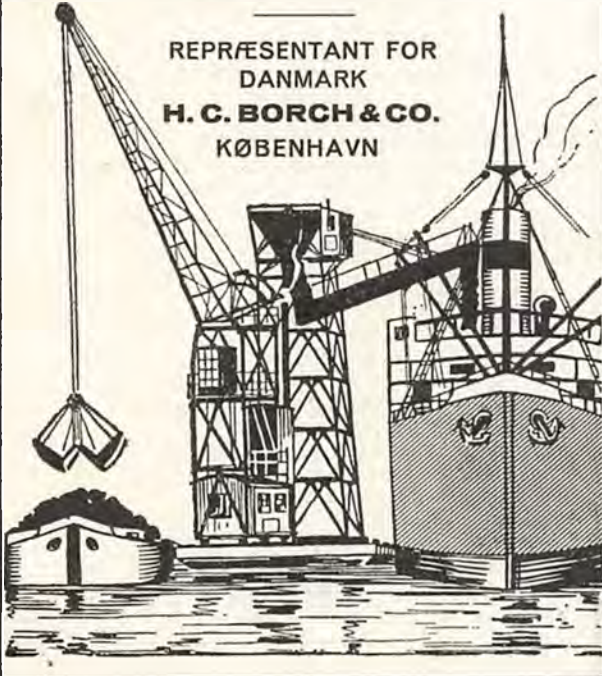
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
DANMARK**H. C. BORCH & CO.**
KØBENHAVN**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

anbefaler sig med

MOTORBAADEtil Proviant, Stores, Færge samt
Trosseføring, overalt i Havnen
og paa Rheden.Kontor
Nordre Toldbod
København K.
Telefoner Central
4562 & 10562

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13779.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephones:
Vinkco 24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 9. Februar 1938.

Nr. 6.

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

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

I. Østersøen.

345. Sverige S.-Kyst. Laxgrund. Sømærke genudlagt.

(U. f. s. Nr. 5/309. Stockholm 1938.)

Den sorte Stage med 2 Balloner paa c. $56^{\circ} 02',7$ N. $14^{\circ} 48',2$ E., E. for *Laxgrund*, er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 5/295 1938.)

346. Sverige S.-Kyst. Torhamn. Fyr flyttes og omskærmes.

(U. f. s. Nr. 5/308. Stockholm 1938.)

Omkring den 20. Februar d. A. flyttes *Torhamn* Fyr ud paa Hovedet af E.-lige Bølgebrøder i den nu udbyggede Fiskerihavn paa c. $56^{\circ} 05',8$ N. $15^{\circ} 49',7$ E. Samtidig med Flytningen forandres Lysvinklerne, saaledes at Fyret kommer til at vise, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra 2° til 11° .
2. Hvidt i — — 11° — 18° .
3. Rødt i Pejl. fra 18° til 45° .

Iøvrigt uforandret.

347. Sverige. Kalmarsund. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 5/307. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Huvudet västra c. $56^{\circ} 40'$ N. $16^{\circ} 23'$ E. *Trädgårdsgrund* c. $56^{\circ} 38'$ N. $16^{\circ} 22'$ E.

(E. f. S. Nr. 3/147 1938.)

348. Sverige E.-Kyst. Arkö—Mem. Lönshuvud Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 5/360. Stockholm 1938.)

Lönshuvud Fyr paa c. $58^{\circ} 27'$ N. $16^{\circ} 51'$ E. er slukket for Vinterperioden.

349. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 5/306. Stockholm 1938.)

Efter at Skibsfarten i den N.-lige Del af *Bottniske Bugt* er ophørt, er samtlige Fyr N. for Breddeparallelle $63^{\circ} 26',3$ N. slukket for Vinterperioden.

350. Finland. Bottniske Bugt. Marjaniemi. Ny Afmærkning.

(U. f. s. Nr. 3/75. Helsingfors 1938.)

Ved Sejslsæsonens Begyndelse 1938 vil nedennævnte Sømærker blive udlagt:

1. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa $65^{\circ} 08' 04''$ N. $24^{\circ} 44' 10''$ E.
2. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa $65^{\circ} 00' 38''$ N. $24^{\circ} 23' 38''$ E.
3. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa $65^{\circ} 00' 16''$ N. $24^{\circ} 24' 19''$ E.
4. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 mod hinanden vendende, sorte Koste paa $64^{\circ} 55' 45''$ N. $24^{\circ} 22' 42''$ E.

351. Finland. Bottniske Bugt. Marjaniemi. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 3/76. Helsingfors 1938.)

Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa $65^{\circ} 01' 37''$ N. $24^{\circ} 25' 31''$ E. er flyttet til $63^{\circ} 01' 27''$ N. $24^{\circ} 25' 58''$ E.**352. Finland. Bottniske Bugt. Marjaniemi—Oulu. Afmærkning flyttet.]**

(U. f. s. Nr. 3/80. Helsingfors 1938.)

De 7 nedennævnte hvide Spirtønder med et sort Bælte og 1 sort nedadvendt Kost er flyttet som følger:

- | | |
|---|---|
| fra $65^{\circ} 06' 52''$ N. $24^{\circ} 50' 48''$ E. | til $65^{\circ} 06' 55''$ N. $24^{\circ} 50' 48''$ E. |
| - $65^{\circ} 06' 05''$ N. $24^{\circ} 54' 25''$ E. | - $65^{\circ} 06' 02''$ N. $24^{\circ} 54' 34''$ E. |
| - $65^{\circ} 05' 28''$ N. $24^{\circ} 55' 35''$ E. | - $65^{\circ} 05' 31''$ N. $24^{\circ} 55' 35''$ E. |
| - $65^{\circ} 04' 29''$ N. $24^{\circ} 59' 30''$ E. | - $65^{\circ} 04' 32''$ N. $24^{\circ} 59' 30''$ E. |
| - $65^{\circ} 04' 18''$ N. $25^{\circ} 00' 40''$ E. | - $65^{\circ} 04' 20''$ N. $25^{\circ} 00' 40''$ E. |
| - $65^{\circ} 03' 58''$ N. $25^{\circ} 01' 52''$ E. | - $65^{\circ} 04' 01''$ N. $25^{\circ} 01' 52''$ E. |
| - $65^{\circ} 06' 10''$ N. $25^{\circ} 06' 32''$ E. | - $65^{\circ} 06' 14''$ N. $25^{\circ} 06' 30''$ E. |

353. Finland. Skärgårdshavet. Lehmäsaari. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 3/89. Helsingfors 1938.)

Lehmäsaari Fyr paa c. $60^{\circ} 14'$ N. $21^{\circ} 57'$ E. er slukket for Vinterperioden.**354. Finland. Finske Bugt. Suursaari (Hogland). Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 3/71. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Hoglands norra nedre (Pohjoisrivi) c. $60^{\circ} 06'$ N. $26^{\circ} 57'$ E. *Hoglands kunnfyrr.***355. Finland. Finske Bugt. Haapasaari. Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 3/70. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Manni (Manniklubb) c. $60^{\circ} 15'$ N. $27^{\circ} 00'$ E. *Reipo.***356. Letland. Riga Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**

(N. t. M. Nr. 1/2. Riga 1938.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Ainazi Ledefyr og *Bølgebryderfyr* c. $57^{\circ} 52'$ N. $24^{\circ} 21'$ E. *Salacgriva* c. $57^{\circ} 45'$ N. $24^{\circ} 21'$ E. *Kurmrajs* c. $57^{\circ} 33'$ N. $24^{\circ} 22'$ E.**357. Letland. Riga Bugt. Daugavgriva. Tønde inddraget for Vinteren.**

(N. t. M. Nr. 1/3. Riga 1938.)

Tønden, der er udlagt som Afmærkning for Uddybningsarbejder paa c. $57^{\circ} 05',5$ N. $24^{\circ} 01',8$ E. er inddraget for Vinterperioden.**358. Letland. Irben Stræde. Mikelbaka Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**

(N. t. M. Nr. 1/3. Riga 1938.)

Lys- og Fløjtetønden *Mikelbaka* paa c. $57^{\circ} 39'$ N. $21^{\circ} 48'$ E. er inddraget for Vinterperioden.

359. Letland. Indløbet til Riga Bugt. Livonia Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 1/3. Riga 1938.)

Lys- og Fløjtetønden ved Vraget af *Livonia* paa c. 57° 34',₃ N. 21° 40',₂ E. er inddraget for Vinterperioden.

360. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken SE. Forsøgsgenstande udlagt.

(N. f. S. Nr. 4/413. Berlin 1938.)

Ved E.-Siden af det spærrede Omraade ved *Pelzerhaken* paa c. 54° 05',₂ N. 10° 52',₁ E. er for et længere Tidsrum udlagt en Række Forsøgsgenstande under Vandet, hvilke er afmærkede med røde Tønder med Dobbeltkegle.

(Se Tillæg.)

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

361. (T.). Danmark. Sundet. Kalveboderne. Slusen spærres midlertidig.

Slusen i *Kalveboderne* vil paa Grund af Reparation være spærret for al Sejlads fra Mandag den 14. Februar Kl. 0700 til Tirsdag den 1. Marts d. A. Kl. 0700. c. 55° 38' N. 12° 33' E.

362. Danmark. Sundet. Kastrup Havn. Sømærker inddraget for Vinteren.

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost ved N.-Siden af den gravede Rende til *Kastrup Havn* paa 55° 38' (23") N. 12° 40' (20") E. samt den ligeoverfor liggende hvide Stage med Halmvisk ved S.-Siden af Renden er inddraget for Vinterperioden.

363. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Oplysning om Baaker.

1. *Rommersholm* Baake paa c. 54° 50',₇ N. 11° 02',₅ E. er permanent nedlagt.

2. *Dueholm* Baake paa c. 54° 49',₈ N. 11° 03',₅ E. er permanent nedlagt.

3. Den ene af Baakerne paa *Barneholm* paa c. 54° 49',₅ N. 11° 05',₃ E. er væltet og vil ikke blive genopført.

(Kort Nr. 296, 221 og 298. Danske Lods, Side 336. Søm.-Fort. Side 49, Nr. 38 og Side 50, Nr. 6 og 14.)

364. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund W.-lige Del. Afmærkning flyttet.

I Anledning af at Farvandet har forandret sig en Del, er nedennævnte Sømærker flyttet, som følger:

1. Rød Stage med 2 opadvendte Koste, *Dødmanden*, ved SW.-Enden af Grunden, er flyttet ud i 6,₄ m Vand paa 55° 02' 25" N. 10° 34' 56" E.

2. Den W.-ligste røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Dødmanden*, ved S.-Siden af Grunden er flyttet ud i 6,₀ m Vand paa 55° 02' 29" N. 10° 36' 16" E.

3. Den E.-ligste røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Dødmanden*, ved S.-Siden af Grunden er flyttet ud i 4,₈ m Vand paa 55° 02' 33" N. 10° 35' 33" E.

4. Den W.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk, *Iholm Tunge*, NE. for *Iholm*, er flyttet ud i 6,₀ m Vand paa 55° 02' 22" N. 10° 34' 46" E.

5. Den E.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk, *Iholm Tunge*, NE. for *Iholm* er flyttet ud i 8,₀ m Vand paa 55° 02' 22" N. 10° 35' 02" E.

6. Den W.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk, *Mellemgrund*, ved S.-Siden af Løbet er flyttet ud i 4,₄ m Vand paa 55° 02' 25" N. 10° 35' 13" E.

7. Den næst W.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk, *Mellemgrund*, ved S.-Siden af Løbet er flyttet ud i 4,₈ m Vand paa 55° 02' 29" N. 10° 35' 32" E.

8. Den næst E.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk, *Mellemgrund*, ved S.-Siden af Løbet er flyttet ud i 5,₈ m Vand paa 55° 02' 36" N. 10° 36' 00" E.

9. Den E.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk, *Mellemgrund*, ved S.-Siden af Løbet er flyttet ud i 4,₅ m Vand paa 55° 02' 41" N. 10° 36' 19" E.

(Kort Nr. 237, 297 og 221. Danske Lods, Side 559. Søm.-Fort., Side 83, Nr. 29, 30, 31 og 32.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

365. Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Sømærke genudlagt.
Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Schultz's Grund*, paa $56^{\circ} 09' 31''$ N. $11^{\circ} 11' 28''$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 5/343 1938.)

366. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 5,9 m, i *Svaneholm Fyrlinie*: 6,0 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,2 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,3 m, i *Svaneholm Løb*: 0,3 m og i *Kobberø Løb*: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 5,9 m Dybde over *Havrevlen* og 6,0 m i *Svaneholm Fyrlinie* og 4,2 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaende end 5,9 m at benytte Lods.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. $56^{\circ} 43' (07'')$ N. $8^{\circ} 13' (08'')$ E. — 2,9 m.

b. $56^{\circ} 42' (58'')$ N. $8^{\circ} 13' (23'')$ E. — 3,2 m.

c. $56^{\circ} 42' (48'')$ N. $8^{\circ} 13' (10'')$ E. — 4,0 m.

Ved den hvide Stage med Halmvisk S. for Lystønde *Sælhundeholm Løb C* paa $56^{\circ} 39' (30'')$ N. $8^{\circ} 14' (20'')$ E. findes en Pule med 2,5 m Vand.

Hagen, der fra W.-Siden af Løbet strakte sig ud imellem Lystønde *Sælhundeholm Løb Nr. 3* paa $56^{\circ} 40' (00'')$ N. $8^{\circ} 14' (16'')$ E. og den røde Stage med 1 opadvendt Kost SSW. for Lystønden, er delvis fjernet.

(E. f. S. Nr. 2/105 1938.)

367. (T). Sverige. Skagerrak. Tovas Ungar. Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.
(U. f. S. Nr. 5/361. Stockholm 1938.)

Lys- og Fløjtetønden *Tovas ungar* paa c. $58^{\circ} 14',2$ N. $11^{\circ} 15',0$ E. er for Tiden inddraget. En Reserve Lys- og Fløjtetønde, der viser samme Fyrkarakter, vil snarest blive udlagt paa Stationen.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

368. Rusland. Hvide Hav. Archangel Anduvning. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 249. London 1938.)

1. Tønde *Nr. 8* paa c. $64^{\circ} 53'$ N. $40^{\circ} 12'$ E., 1,8 Sm 209° fra *Modyugski Gruppe-Blinkfyr*, er ombyttet med en rød Lystønde *Nr. 8*, der viser rødt Et-Blink.

2. Tønde *Nr. 20* er permanent inddraget. Som Erstatning er tæt W. for Tøndens Plads paa c. $64^{\circ} 47'$ N. $40^{\circ} 24'$ E., 1,475 Sm 305° fra *Yakusheva Forfyr*, udlagt en rød Lystønde *Nr. 20*, der viser rødt Et-Blink.

3. En sort Lystønde, *Lebedinski Nr. 15*, der viser grønt Et-Blink, er udlagt paa c. $64^{\circ} 50'$ N. $40^{\circ} 19'$ E., 1,70 Sm 147° fra det faste Bagfyr ved S.-Enden af *Modyugski Island*.

4. Tønden *Lebedinski Nr. 15*, c. 0,0 Sm NW. for (3), er permanent inddraget.

369. Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Bakan Shoal. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 250. London 1938.)

Lystønden *Bakan Shoal* paa c. $64^{\circ} 31'$ N. $36^{\circ} 35'$ E. er ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s.

(E. f. S. Nr. 39/3061 1937.)

- 370. Rusland. Hvide Hav. Kandalakski Bugt. Vonyuchei Point. Ledefyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 242. London 1938.)
Vonyuchei Point Ledefyr er forandret, som følger:
a. Bagfyret paa c. 67° 01' N. 32° 47' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s.
b. Forfyret c. 0,9 Sm S. for (a) er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s.
Fyrene er ubevogtede.
§ (E. f. S. Nr. 46/3571 1937.)
- 371. England. The Downs. Gull Stream. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.**
(N. t. M. Nr. 216. London 1938.)
Vraget, der laa sunket paa 51° 16' (40") N. 1° 28' (05") E. er uskadeliggjort og Vraglystønden inddraget.
(E. f. S. Nr. 39/2704 1936.)
- 372. England. Yarmouth Red. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.**
(N. t. M. Nr. 238. London 1938.)
Vraget, der ligger sunket paa 52° 36' 36" N. 1° 44' 42" E., er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget er 8,5 m. Vragafmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 48/3741 1936.)
- 373. (T). Skotland. Firth of Forth og Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 240. London 1938.)
En større Flaade af Dampbaade og Motorbaade vil indtil omkring Slutningen af Marts drive Fiskeri med Drivnet i *Firth of Forth*. Fiskegrundene strækker sig almindeligvis fra *Dysart* (c. 56° 07' N. 3° 07' W.) til c. 15 Sm E. for en Linie gennem *North Carr, Isle of May* (c. 56° 11' N. 2° 33' W.) og *Barns Ness*, samt fra *Burntisland* (c. 56° 03' N. 3° 14' W.) til de øvre Strækninger af *Firth of Forth* i Februar.
Alle Skibe, der anduver eller forlader *Firth of Forth*, anmodes om at holde skarpt Udkig for at undgaa Beskadigelser af ovennævnte Net.
- 374. Skotland. Aberdeen. Lodssignal.**
(N. t. M. Nr. 225. London 1938.)
Lodsfartøjer, der er paa Station i *Aberdeen* Distrikt, anvender i usigtbart Vejr nedennævnte Lydsignal afgivet med Dampfløjte eller Sirene, nemlig Bogstavet G.
c. 57° 09' N. 2° 04' W.
(Se Tillæg.)

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

- 375. (T). Frankrig. Les Roches Douvres. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.**
(A. a. N. Nr. 4/279. Paris 1938.)
Les Roches Douvres Radiofyr paa c. 49° 06',5 N. 1° 48',8 W. er for Tiden ude af Virksomhed.
- 376. (T). Frankrig. Plateau de Barnouic. Roche Gautier Fyr midlertidig slukket.**
(A. a. N. Nr. 4/280. Paris 1938.)
Roche Gautier Fyr paa c. 49° 01',4 N. 2° 49',5 W. er for Tiden slukket.
- 377. England W.-Kyst. Wales W.-Kyst. Holyhead. Fyrbelysning forandres. Mole fjernes.**
(N. t. M. Nr. 241. London 1938.)
1. Omkring den 21. Februar d. A. finder nedennævnte Forandringer i Fyrbelysningen Sted uden nærmere Meddelelse:

a. I Fyret paa Yderenden af *Old Mail Jetty* paa c. $53^{\circ} 19' N.$ $4^{\circ} 37' W.$ indlægges en rød, fast Lysvinkel mellem Pejlingerne 217° og 227° . Iøvrigt viser Fyret hvidt, fast Lys.

b. De røde, faste Fyr henholdsvis tæt NE. og tæt SE. for (a) nedlægges permanent.

2. *Old Mail Jetty* er ved at blive fjernet.

378. England S.-Kyst. Poldhu. Monument opført.

(N. t. M. Nr. 226. London 1938.)

En $5,5$ m høj Granitobelisk er opført paa c. $50^{\circ} 02' N.$ $5^{\circ} 16' W.$, $0,9$ Sm 280° fra *Mullion Kirke*.

379. (P). England W.-Kyst. Bristol Kanalen. Breaksea Fyrskib ombyttes.

(N. t. M. Nr. 220. London 1938.)

Breaksea Fyrskib paa c. $51^{\circ} 20' N.$ $3^{\circ} 18' W.$ vil omkring den 28. April d. A. blive ombyttet med et nyt Fyrskib, der er rødmalet og forsynet med Navnet *Breaksea* i hvidt paa begge Sider. Fyrtaarn midtskibs, intet Dagmærke. Fyrets Karakter forbliver uforandret. Taagesignal med Diafon, En-Tone hver 20^s . Undervandstaagesignal med Membran, Bogstavet *A* tre Gange hurtigt efter hinanden hver 30^s . Fyrskibet vil faa Radiofyr, Kendingsbogstaver *GGA*, der bliver synkroniseret med Undervandstaagesignalet til Afstandsbestemmelse.

380. (T). Shetlands Øerne W.-Kyst. Ve Skorries. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.

(N. t. M. Nr. 186. London 1938.)

Lys- og Fløjtetønden paa c. $60^{\circ} 23' N.$ $1^{\circ} 49' W.$ er midlertidig slukket.

381. Irland N.-Kyst. Ballycastle Bugt. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 209. London 1938.)

Et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , er tændt paa c. $55^{\circ} 13' N.$ $6^{\circ} 14' W.$, paa Spidsen af Pieren, $1,05$ Sm 49° fra den SW.-lige Kirke ved *Ballycastle*. Flammens Højde: $5,5$ m. $2,7$ m højt Jerntaarn.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

382. (P). Frankrig. Lorient. Les Truics W. Lys- og Fløjtetønde udlægges.

(A. a. N. Nr. 4/284. Paris 1938.)

En rød Lys- og Fløjtetønde med kegleformig Topbetegnelse, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$, vil i den nærmeste Fremtid blive udlagt paa c. $47^{\circ} 41',1 N.$ $3^{\circ} 23',4 W.$, 200 m W. for Taarnet *Les Truics*. Flammens Højde: $6,5$ m. Synsvidde: 12 Sm.

383. (T). Frankrig. La Turballe. Baake forsvundet.

(A. a. N. Nr. 4/276. Paris 1938.)

Baaken *La Gamelle* paa c. $47^{\circ} 20',8 N.$ $2^{\circ} 30',8 W.$ er forsvundet.

384. Frankrig. Rocher d'Antioche. Fyr atter tændt.

(A. a. N. Nr. 4/278. Paris 1938.)

Rocher d'Antioche Fyr paa c. $46^{\circ} 04',0 N.$ $1^{\circ} 23',7 W.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 2/114 1938.)

385. Spanien NW.-Kyst. Islas Sisargas. Fyr lyser normalt.

(A. a. l. N. Nr. 2/17. San Fernando 1938.)

Islas Sisargas Fyr paa c. $43^{\circ} 22' N.$ $8^{\circ} 51' W.$ lyser med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 60/3886 1937.)

386. Spanien NW.-Kyst. Punta Lage Fyr lyser normalt.
(A. a. l. N. Nr. 2/17. San Fernando 1938.)
Punta Lage Fyr paa c. 43° 14' N. 9° 01' W. lyser med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 50/3887 1937.)
387. (T). Spanien NW.-Kyst. Cabo Villano. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
(A. a. l. N. Nr. 2/18. San Fernando 1938.)
Cabo Villano Radiofyr paa c. 43° 10' N. 9° 13' W. er for Tiden ude af Virksomhed.
388. Spanien W.-Kyst. Ria de Ferrol. Oplysning om Dybde.
(N. f. S. Nr. 4/344. Berlin 1938.)
a. *San Felipe (Bajo del Gato)* Rev er fjernet, dog findes paa enkelte Steder Dybder fra 11,7 til 11,8 m. Lystønde 1 ligger paa 10 m-Kurven.
b. Sprængningsarbejderne paa *La Palma* og *El Inglés* Grunde er ophørt. Mindste Dybde er 10 m. Lystønde 4 ligger paa 10 m-Kurven.
c. I Løbet er mindste Dybde 10 m.
389. Afrika W.-Kyst. Nigeria. Bonny Floden Munding. Lystønde tændt.
(N. t. M. Nr. 193. London 1938.)
En rød Lystønde, der er mærket *No 3 A*, og som viser grønt Et-Blink hver 7^s, er udlagt paa c. 4° 23' N. 7° 07' E., 1,4 Sm 251° fra *Field Point* Baake.
390. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Craney Island. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 2/78. Washington 1938.)
Craney Island Fyr paa c. 36° 54' N. 76° 20' W. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 1^s, Mørke 4^s.

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

391. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Dry Tortugas Fyr. Radiosignal forandret.
(N. t. M. Nr. 2/85. Washington 1938.)
Radiosignalet fra *Dry Tortugas* Fyr paa c. 24° 38' N. 82° 55' W. er forandret til Bogstavet Ø uden anden Forandring.
(E. f. S. Nr. 47/3670 1937.)
392. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. South Pass. Ledefyr forandres.
(N. t. M. Nr. 2/86. Washington 1938.)
Omkring den 10. Februar d. A. vil *South Pass West Jetty* Forfyr paa c. 28° 59' N. 89° 09' W. blive forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise grønt, fast Lys.
393. Mexiko. Puerto Mexico. Forskellige Oplysninger.
(N. t. M. Nr. 2/91. Washington 1938.)
1. Fyret paa Hovedet af W.-lige Bølgebryder er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink. Hvidt Taarn. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pej. fra 183° til 233°. 4. Rødt i Pej. fra 0° til 83°.
2. Rødt i — - 233° - 290°. 5. Hvidt i — - 83° - 183°.
3. Hvidt i — - 290° - 0°.
2. Paa den E.-lige Bølgebryder findes et rødt Taarn, men intet Fyr.
3. Yderenden af W.-lige Bølgebryder er sunket og ligger under Vandoverfladen paa en Strækning af 90 m.
4. Tønden ved Enden af W.-lige Bølgebryder er drevet bort.
5. Grunden med 5,3 m Vand ved Enden af W.-lige Bølgebryder findes ikke.
c. 18° 10' N. 94° 25' W.

- 394. Mexiko. Campeche Bugt. Puerto Frontera. Navneforandring.**
(N. t. M. Nr. 237. London 1938.)
Puerto Frontera paa c. $18^{\circ} 35' N.$ $92^{\circ} 39' W.$ har skiftet Navn og hedder nu *Puerto Alvaro Obregon*.
- 395. Britisk Guiana. Georgetown. Demerara Floden. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 245. London 1938.)
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , er udlagt $2,1$ Sm 206° fra Spiret paa *St. George Katedralen*, som er beliggende paa c. $6^{\circ} 49' N.$ $58^{\circ} 10' W.$
- 396. (P). Karaibiske Hav. Quita Sueno Bank. Fyr forandres.**
(N. t. M. Nr. 2/94. Washington 1938.)
Omkring den 10. April d. A. vil *Quita Sueno Bank Fyr* paa c. $14^{\circ} 29' N.$ $81^{\circ} 08' W.$ blive forsynet med en dobbelt Installation. Et Fyr vil vise hvidt Et-Blink hver 20^s , Blink 2^s , Mørke 18^s . Det andet Fyr vil vise hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$.
I Tilfælde af Havari paa et af Fyrene, vil der kun blive vist enten den lange eller den korte Karakter.
- 397. (P). Karaibiske Hav. Serrana Bank. Fyr forandres.**
(N. t. M. Nr. 2/92. Washington 1938.)
Omkring den 10. April d. A. vil *Serrana Bank Fyr* paa c. $14^{\circ} 16' N.$ $80^{\circ} 24' W.$ blive forsynet med en dobbelt Installation. Et Fyr vil vise hvidt Et-Blink hver 30^s , Blink 3^s , Mørke 27^s . Det andet Fyr vil vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,3^s$, Mørke $4,3^s$.
I Tilfælde af Havari paa et af Fyrene, vil der kun blive vist enten den lange eller den korte Karakter.
- 398. (P). Karaibiske Hav. Roncador Bank. Fyr forandres.**
(N. t. M. Nr. 2/93. Washington 1938.)
Omkring den 10. April vil *Roncador Bank Fyr* paa c. $13^{\circ} 35' N.$ $80^{\circ} 04' W.$ blive forsynet med en dobbelt Installation. Et Fyr vil vise hvidt Et-Blink hver 10^s , Blink 1^s , Mørke 9^s . Det andet Fyr vil vise hvidt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,2^s$, Mørke $1,8^s$.
I Tilfælde af Havari paa et af Fyrene, vil der kun blive vist enten den lange eller den korte Karakter.
- 399. Curaçao. Santa Anna Bugt. Radiomaster fjernet.**
(N. t. M. Nr. 246. London 1938.)
Radiomasterne henholdsvis ved *Rif Fort* og $0,08$ Sm NE. for nævnte Fort er fjernet. c. $12^{\circ} 06',5 N.$ $68^{\circ} 56',5 E.$
- 400. Argentina. Banco Susana. Oplysning om Dybde.**
(N. t. M. Nr. 199. London 1938.)
Den paa c. $47^{\circ} 18' S.$ $65^{\circ} 41' W.$, $6,4$ Sm 155° fra *Cabo Blanco Fyr* angivne Dybde paa $5,9$ m skal rettes til $3,7$ m.
- 401. Chile. Tierra del Fuego. Beagle Channel. Oplysning om Dybde og Afmærkning.**
(N. t. M. Nr. 198. London 1938.)
- a. Følgende Grunde er fundet paa de angivne Pladser i Forhold til den $20,7$ m høje Baake paa *Punta Esporu* paa c. $54^{\circ} 55' S.$ $67^{\circ} 30' W.$:
- | | | | |
|--------------|---------------|----------|---------------------------|
| En Grund med | $12,8$ m Vand | $0,4$ Sm | 186° fra Baaken. |
| - | — $14,0$ m | — $0,41$ | - 155° - — |
| - | — $12,8$ m | — $0,51$ | - 128° - — |
- b. Følgende Grunde er fundet paa de angivne Pladser i Forhold til den E.-ligste af *Islotes Gemelos* paa c. $54^{\circ} 56' S.$ $67^{\circ} 23' W.$:
- | | | | |
|--------------|---------------|----------|------------------------|
| En Grund med | $18,3$ m Vand | $0,3$ Sm | 270° fra Øen. |
| - | — $12,8$ m | — $0,2$ | - 327° - — |
| - | — $12,3$ m | — $0,29$ | - 17° - — |
| - | — $16,5$ m | — $0,5$ | - 42° - — |
- c. Den røde Spidstønde, der laa $0,5$ Sm S. for *Punta Gable*, omtrent $1,6$ Sm 275° fra den under Punkt a nævnte Baake, er permanent inddraget.

402. Chile. Golfo Corcovado. Canal Queilen. Oplysning om Øs Plads.
(N. t. M. Nr. 197. London 1938.)
Isløve Conejos ligger paa c. $42^{\circ} 55' S.$ $73^{\circ} 36' W.$, $1,1$ Sm 353° fra *San José* Kirken paa *Isla Tranqui*, hvilket er $0,3$ Sm N. for den i Kortet angivne Plads.
403. Chile. Golfo Corcovado. Punta Queilen. Baake opført.
(N. t. M. Nr. 197. London 1938.)
En hvidmalet, trebenet Baake er opført paa S.-Spidsen af *Punta Queilen* paa c. $42^{\circ} 54' S.$ $73^{\circ} 30' W.$, $1,73$ Sm 219° fra Observationsstedet N. for *Queilen*.
404. (P). Panama. Panama Bugt Anduvning. Morro Puercos Fyr forandres.
(N. t. M. Nr. 2/98. Washington 1938.)
Omkring den 1. April d. A. vil Dobbeltfyrene ved *Morro Puercos* paa $7^{\circ} 14' (27'')$ N. $80^{\circ} 25' (00'')$ W. blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver $7,5^s$, Blink $0,75^s$, Mørke $6,75^s$ samt hvidt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,2^s$, Mørke $1,8^s$.
I Tilfælde af Havari paa et af Fyrene vil der kun blive vist enten den lange eller den korte Karakter.
405. San Salvador W.-Kyst. Amapala Point. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 2/100. Washington 1938.)
Amapala Point Fyr paa c. $13^{\circ} 09' N.$ $87^{\circ} 54' W.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 27^s , Blink 5^s , Mørke 22^s . Synsvidde: 6 Sm. Hvidt Taarn.
406. San Salvador W.-Kyst. Remedios Point Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 2/101. Washington 1938.)
Remedios Point Fyr paa c. $13^{\circ} 31' N.$ $89^{\circ} 48' W.$ er forandret til at vise hvidt, fast Lys. Synsvidde: 7 Sm.
407. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point Reyes. Grund.
(N. t. M. Nr. 2/103. Washington 1938.)
Et Skær med $3,0$ m Vand ved Middellavvande findes paa c. $37^{\circ} 59' N.$ $122^{\circ} 58' W.$, $2,45$ Sm $103\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Point Reyes* Fyr.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

408. Sardinien E. Banke.
(N. f. S. Nr. 4/337. Berlin 1938.)
En Banke med mindste Dybde 59 m findes paa c. $41^{\circ} 08',2 N.$ $10^{\circ} 53',1 E.$, c. 62 Sm E. for *Cape Ferro*.
409. Italien W.-Kyst. Port Palinuro. Vrag.
(N. t. M. Nr. 214. London 1938.)
Et farligt Vrag ligger sunket paa c. $40^{\circ} 02' N.$ $15^{\circ} 17' E.$, $0,34$ Sm 80° fra *Quaglia Point* Taarn.
410. Grækenland. Saloniki Bugt. Cap Koutchouk-Karabournou (Mikro). Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 137(53). Athen 1938.)
Paa *Cap Koutchouk-Karabournou* er paa c. $40^{\circ} 34',0 N.$ $22^{\circ} 57',0 E.$, 25 m fra Kysten, tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $0,25^s$, Mørke $1,25^s$, Blink $0,25^s$, Mørke $1,25^s$, Blink $0,25^s$, Mørke $11,75^s$. Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 11 Sm. Jernkonstruktion paa Betonfundament.
(E. f. S. Nr. 48/3755 1937.)
411. Tyrkiet. Sorte Hav. Bosphorus. Vrag.
(N. t. M. Nr. 234. London 1938.)
Et Vrag, hvorover mindste Dybde er $20,1$ m ligger sunket paa c. $41^{\circ} 02' N.$ $29^{\circ} 01' E.$, paa *Emergency Anchorage*, $T'' 0,74$ Sm 3° fra *Leandertaarnet*.

412. Rusland. Azovske Hav. Yelenina Spit. Afmærkning forandres.
(N. t. M. Nr. 244. London 1938.)
a. Lystønde Nr. 1 paa c. $46^{\circ} 32' N.$ $37^{\circ} 04' E.$ er ombyttet med en sort- og hvidmalet Fløjtetønde.
b. Topbetegnelsen paa Spirtønden tæt E. for (a) er forandret til 2 mod hinanden vendende Koste.
413. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Dolgaya Spit Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 235. London 1938.)
Dolgaya Spit Fyr paa c. $46^{\circ} 43' N.$ $37^{\circ} 41' E.$ er forandret fra at vise rødt Gruppe-Blink til at vise rødt Et-Blink hver 8^s .
414. Rusland. Azovske Hav. Circassia. Socha Red. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 236. London 1938.)
Den røde Lysvinkel i Fyret paa c. $43^{\circ} 35' N.$ $39^{\circ} 44' E.$ er fjernet.

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

415. Røde Hav. Jubal Strøde. Puller.
(N. t. M. Nr. 252. London 1938.)
1. En Pulle med $29,3$ m Vand er fundet $6,4$ Sm 340° fra *Ashraf Islands* Fyr, der er beliggende paa c. $27^{\circ} 47' N.$ $33^{\circ} 42' E.$
2. En Pulle med $43,9$ m Vand er fundet $4,46$ Sm 352° fra det i (1) nævnte Fyr.
416. Persiske Bugt. Bahrain Island. Khor Kaliya. Oplysning om Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 194. London 1938.)
1. Baaken $0,88$ Sm 343° fra *Kassar Diwan* Baaken paa c. $26^{\circ} 11' N.$ $50^{\circ} 40' E.$ er permanent nedlagt.
2. Fortøjningstønder er udlagt henholdsvis $1,87$ Sm 295° , $2,2$ Sm 294° og $3,7$ Sm 288° fra *Kassar Diwan* Baake.
417. Afrika. Cape Recciffe. Undervandshindring.
(N. t. M. Nr. 201. London 1938.)
En Damper rapporterer at have stødt mod en Undervandshindring paa c. $34^{\circ} 02' S.$ $25^{\circ} 43' E.$, c. $\frac{3}{4}$ Sm 87° fra *Cape Recciffe* Fyr.

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

418. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Aru Bugt. Tønder flyttet.
(N. t. M. Nr. 204. London 1938.)
Nedennævnte Tønder, hvis Plads er angivet i Forhold til *Pularu Kumpai* Fyr paa c. $4^{\circ} 11' N.$ $98^{\circ} 15' E.$ er flyttet, som angivet:
a. $1,6$ Sm 202° fra den i Kortet angivne Plads til $4,85$ Sm 61° fra Fyret.
b. $0,9$ Sm 78° fra den i Kortet angivne Plads til $5,9$ Sm 56° fra Fyret.
419. Siam Bugt. Pulo Wai NW. Undervandshindring.
(N. t. M. Nr. 253. London 1938.)
Et Skib rapporterer at have tøret mod en Undervandshindring paa c. $10^{\circ} 26' N.$ $101^{\circ} 54' E.$

420. **Kinesiske Hav. Carimata Stræde. Cirencester Grund E. Braad.**
(N. t. M. Nr. 221. London 1938.)
Braad er rapporteret paa c. $2^{\circ} 56' S.$ $109^{\circ} 02' E.$, c. 5,75 Sm 110° fra *Cirencester Grund*.
421. **Kina. Pohai Bugt. Taku Fyrskib NE. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 4/380. Berlin 1938.)
Et Vrag, hvorfra Masten rager over Vandet, ligger sunket paa c. $38^{\circ} 57' N.$ $117^{\circ} 57' E.$, 3 Sm 67° fra *Taku Fyrskib*.
422. **Sibirien. Eastern Bosphorus Stræde. Oplysning om Afmærkning og forbudte Ankerpladser.**
(N. t. M. Nr. 207. London 1938.)
1. Fyrbaaker, hvorfra der vises grønt, fast Lys, er opført henholdsvis $0,02$ Sm 94° , $0,05$ Sm 156° , $1,11$ Sm 70° og $1,08$ Sm 71° fra *Pospelova Point* røde, faste Fyr paa c. $43^{\circ} 04' N.$ $131^{\circ} 53' E.$
2. De to Fyrbaaker, hvorfra der vises grønt, fast Lys, paa *Pospelova Point* er nedlagt.
3. Baaken paa *Ostri Point* c. 1 Sm 26° fra ovennævnte røde, faste Fyr er nedlagt.
4. Lystønderne henholdsvis $0,02$ Sm 102° , $0,95$ Sm 80° , $0,55$ Sm 333° og $0,8$ Sm 348° fra ovennævnte Fyr er permanent inddraget.
5. Baaker er opført henholdsvis $0,54$ Sm 37° og $0,38$ Sm 196° fra *Tokarevski Spit* Fyr paa c. $43^{\circ} 04' N.$ $131^{\circ} 51' E.$
6. Ankring er forbudt mellem en Linie fra Punktet $0,72$ Sm 47° fra sidstnævnte Fyr i Retning 180° til den modsatte Kyst og *Tokarevski Spit*.
7. W.-Grænsen for Omraadet, hvor Ankring er forbudt, er forandret til en Linie $0,05$ Sm W. for en Linie gennem to nye Baaker, der er opført henholdsvis $0,42$ Sm 114° og $0,815$ Sm 145° fra Observations Stedet ved *Vladivostok* paa c. $43^{\circ} 06' N.$ $131^{\circ} 54' E.$
423. **Japan. Hokkaido W.-Kyst. Rebun To Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 206. London 1938.)
Et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt paa c. $45^{\circ} 18' N.$ $141^{\circ} 03' E.$, $6,5$ Sm 296° fra *Motodomari Zaki* Fyr. Flammens Højde: $5,8$ m. Synsvidde: 8 Sm. $4,9$ m højt, hvidt, firkantet Taarn. Fyret er ubevogtet.
424. **Japan. Honshu W.-Kyst. Sado. Navneforandring.**
(N. t. M. Nr. 205. London 1938.)
Ryo Zu Ko paa c. $38^{\circ} 05' N.$ $138^{\circ} 26' E.$ har skiftet Navn til *Yebisu Ko (Ryousu)*.
425. **Japan. Honshu S.-Kyst. Mikawa Wan. Fyr tændt. Bølgebryder opført.**
(N. t. M. Nr. 203. London 1938.)
1. Et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , er tændt paa c. $34^{\circ} 49' N.$ $137^{\circ} 13' E.$, $0,28$ Sm 170° fra det hvide, faste Fyr paa *Takenoya*. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm. 8 m højt, hvidt, rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.
2. En $0,18$ Sm lang Bølgebryder er opført fra Fyret i Retning 306° .
426. **Australien. Victoria. Port Phillip. West Channel. Grund.**
(N. t. M. Nr. 196. London 1938.)
En Grund med mindste Dybde $1,2$ m findes mellem Punkterne $1,7$ Sm 46° og $1,55$ Sm 54° fra *Sican* Baake paa c. $38^{\circ} 14' S.$ $144^{\circ} 43' E.$
427. **Hawaii Øerne. Hilo Bugt. Ledefyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 228. London 1938.)
De to Ledefyr paa Kajen i *Kuhio* Bugt paa c. $19^{\circ} 44' N.$ $155^{\circ} 03' W.$ er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise grønt, fast Lys.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

	N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr.	England:
T	Supplement No. 5 to Channel Pilot, Part 1.
R 3561	South America. — Buenos Aires to Nueva Palmira.
T	Supplement No. 6 to Black Sea Pilot.
T	Supplement No. 3 to North Sea Pilot, Part I.

Tillæg.

I. Østersøen.

428. (†). Østersøen. Adlergrund Fyrskib W.-NW. Vrag sunket. Advarsel.
(Telegram fra Adlergrund Fyrskib.)
Efter en Kollision er den græske Dampers *Katharina Peppa* sunket c. 1 Sm W.-NW. for Fyrskibet *Adlergrund*.
Vraget er endnu ikke fundet, hvorfor det tilraades at udvise den største Forsigtighed ved Besejlingen af dette Farvand.
Adlergrund Fyrskib: c. 54° 50' N. 14° 22' E.

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

429. (†). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb N. Klokketønde midlertidig inddraget.
Klokketønden *Rudkøbing Lob N.* paa 54° 58' (48") N. 10° 43' (09") E. er for Tiden inddraget for Reparation.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

430. Norge. Oslofjord. Filtvet Radiofyr. Midlertidig Udsendelse i klart Vejr ophørt.
(B. f. F. Nr. 2. Oslo 1938.)
Den midlertidige Udsendelse i klart Vejr af Radiosignaler fra *Filtvet* Radiofyr i Tiden fra Kl. 0200—0800 er ophørt.
c. 59° 34'₂ N. 10° 37'₅ E.
(E. f. S. Nr. 51/3951 1937.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

431. Danmark. Tyboren Lys- og Fløjtetønde atter tændt.
Lys- og Fløjtetønden *Tyboren* paa c. 56° 43' N. 8° 10' E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 5/344 1938.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	

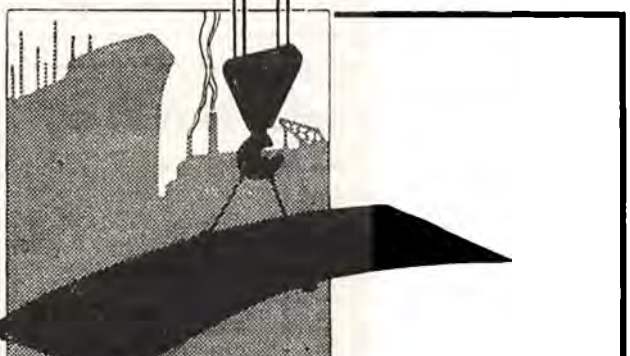
Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.



**NYBYGNINGER
REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S

Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1876
Aarhus

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.
ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

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

NØRRESUNDBY

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 · Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS
statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING

Tlgr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

SAXKJØBING

HOLGER KRISTIANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAKTNING
SAXKJØBING

DANMARK
TELEFON Nr. 184 & 802

TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

SKIVE

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 7

TORS DAG 17. FEBRUAR 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

OVERENSKOMSTFORHANDLINGERNE

Forhandlingerne er, som nævnt, blevet fortsat, og der er opnaaet Enighed med Restauratørerne for en to-aarig Periode. Derimod endte Forhandlingerne mellem Rederiforeningen og Maskinmestrene uden Resultat, og der aftalles ikke nyt Møde. Ejendommeligt nok synes Maskinmestrene af alle Søens Folk at være de mest aggressive, skønt de, bortset fra Førerne, er de højest lønnede, idet Gennemsnitsindtægterne ligger fra ca. 300 Kr. om Maanedene for 3die Maskinmester op til ca. 700 Kr. om Maanedene for 1ste Mester foruden Kost og Ophold om Bord frit. Det er beklageligt, at Forhandlingerne har faaet denne Udgang, og Maskinmestrene burde sikkert have taget Forholdene, som de er, i Betragtning. Skibsfarten tynges af stigende Skatter og andre stigende Udgifter; hertil kommer de faldende Fragtrater og den begyndende alvorlige Oplægning, altsammen Momenter, der burde være taget i Betragtning.

Det vilde have været klogt, om Maskinmestrene havde taget mod den udsirakte Haand fra Redernes Side og havde afsluttet Overenskomst paa lignende Basis, som der er sluttet med Styrmandene. Nu er det ikke sandsynligt, at Rederne vil være tilbøjelige til eller være i Stand til at give et saa favorabelt Tilbud paa ny. Maskinmestrenes drastiske Skridt med straks at tage Forholdsregler til Opgivelse af Arbejdet til Søs ved Overenskomstens Udløb tyder paa, at de er inde paa en Politik, der ikke skal fremme det gode Samarbejde.

FRAGTRATETALLET FOR JANUAR

Det danske Fragtratetal for Januar, der beregnes af Det statistiske Departement, foreligger nu, men efter en ny Beregning, idet Departementet benytter Aaret 1935 som Basis i Stedet for som hidtil Aaret 1931.

Efter den nye Beregning bliver Januar-Tallet 137. Tallet for December var 161,8, men omregnet efter 1935 som Basis, vilde det have været ca. 140, og der er saaledes en Nedgang for sidste Maaned paa ca. 3 Points. Imidlertid giver heller ikke dette Tal et helt nøjagtigt Billede af Situationen, idet Udgifterne siden stadig er steget.

KONFERENCEN I LONDON

Paa den internationale Skibsfarts-Konference i London i Torsdags, hvor Danmark var repræsenteret ved Skibsrederne A. P. Møller og Chr. Harhoff og Direktør L. O. Normann, gav de forskellige Landes Redere Tilsagn om, at der var truffet Skridt til at gøre det internationale Fragt-Samarbejde effektivt. Man enedes om, at det internationale Samarbejde skal fortsætte paa den Basis, der foreligger underskrevet af de britiske Tramp- og Liner-Rederier.

Der synes fra visse Sider at have været gjort et Forsøg paa at faa Minimums-Raetene udvidet ogsaa til andre Markeder end La Plata, Nordamerika og Australien, hvor de nu gælder, men Forslaget herom mødte Modstand og blev ikke vedtaget.

Under Mødet blev der nedsat et raadgivende Udvalg (Consultative Committee), som har holdt sit første Møde.

I Konferencens Forhandlinger deltog Repræsentan-

ter for Danmark, Estland, Finland, Frankrig, Tyskland, Storbritannien, Grækenland, Holland, Italien, Jugoslavien, Norge, Spanien og Sverige.

EKSPORT OG IMPORT

Det statistiske Departements Opgørelse over Bevægelserne i de danske Engrospriser viser et Fald paa 1 Point i Januar Maaned, nemlig fra 120 i December til 119, med Gennemsnittet for Aaret 1935 som Udgangspunkt = 100. Dette Fald i det samlede Indeks dækker over en betydelig Nedgang for Eksportvarernes Vedkommende, nemlig fra 123 til 113, medens Importvarernes Indeks kun er faldet fra 126 til 125.

Set i Forhold til Stillingen for et Aar siden, er der dog stadig en afgjort Forbedring i Prisernes relative Højde; medens Importvarerne siden Januar 1937 kun er steget med 4 Points (fra 121 til 125), er Eksportvarernes Indeks forhøjet med 12 Points (fra 101 til 113). Den sidstnævnte Stigning er især afhængig af Priserne paa animalske Levnedsmidler, der i Løbet af Januar 1938 er faldet 5 Points til 119, men som stadig ligger 24 Points højere end i Januar 1937.

Fra Januar 1938 har man indført en ny Basis for Udregningen af Engrospristallet, idet man herefter beregner Tallene med 1935 som Udgangspunkt, medens man hidtil har benyttet 1931. Dette er gjort i Overensstemmelse med de Aftaler, der blev truffet forrige Aar paa det nordiske statistiske Chefmøde, da man vedtog at anvende Aaret 1935 som Basisaar for alle Indekstal i de skandinaviske Lande, Danmark, Finland, Norge og Sverige. Paa samme Møde vedtog man fra indeværende Aar at forsøge paa at udarbejde en fælles-nordisk Publikation indeholdende Oversigter over hvert af de nordiske Landes Vareomsætning, fordelt efter den internationale Varefortegnelse.

Samtidig med, at man er gaaet med til at benytte Aaret 1935 som Basis, har man revideret de Vægte, hvormed de enkelte Varer indgaar i Beregningen, saaledes at Vægtene svarer til Varernes Betydning i Om-sætningen i 1935.

De danske Engrospriser ligger i Gennemsnit 53 pCt. over Aaret 1913, men Stigningen har i Løbet af de 25 Aar været forskellig for de enkelte Varegrupper. De vegetabiliske Landbrugsvarers Engrospriser ligger i Januar 1938 kun 27 pCt. over 1913, medens de animalske ialt er steget med 43 pCt., og Engrospriserne paa Gødningsstoffer ligger 1 pCt. under 1913-Niveauet; for Industrivarer har den samlede Stigning været 75 pCt.

INTERNATIONAL TILLID NØDVENDIG

Barclays Bank har udsendt Beretning om Generalforsamlingen og heri er aftrykt Mr. Edwin Fishers, Bestyrelsens Formand, interessante Beretning, der indeholder adskillige Oplysninger om den økonomiske og finansielle Udvikling i England og rundt om i Verden.

1937 havde, udtalte Mr. Fisher, været et godt Aar for Englands Erhvervsliv i det store og hele. Imidlertid havde Aarets sidste Maaneder vist nogen Tilbagegang. Oprustningen, der har bidraget saa stærkt til den forøgede Beskæftigelse, har nødvendiggjort en stærk Beskatning, og til syvende og sidst maa denne Udgift betragtes som uproduktiv. Naar Oprustningen er tilendebragt, maa der skaffes anden Beskæftigelse,

og i Mellemtiden maa Eksport-Interesserne ikke forsummes. Eksport har aldrig været nødvendiggere for England end i Dag. Konkurrencen er imidlertid haard.

Uroen paa Vare- og Penge-Markedene i April 1937 i Anledning af de senere dementerede Rygter om en forestaaende Nedsættelse af De forenede Staters Indkøbspris for Guld vidner om den Usikkerhed, som bestandigt vil gøre sig gældende, indtil der viser sig Mulighed for at genskabe et internationalt Møntsystem. Vi bør derfor ikke altfor længe vente med at gøre Skridt i en Retning, som rummer saa store Muligheder for Forøgelse af Verdenshandelen. Baade Kreditor- og Debitor-Lande maa være rede til at se ud over Øjeblikket og ved at erkende og forstaa hinandens Forhold og Vanskeligheder gøre deres yderste for at genoplage mere normale internationale Forbindelser.

Det kan imidlertid ikke fremhæves for stærkt, at Genskabelsen af Tilliden er en Forudsætning for de tre af hinanden beroende Forholdsregler, som nødvendigvis maa træffes for at vende tilbage til mere tilfredsstillende Forhold i Verden — nemlig friere Handel, Genoplagelse af international Laane-Virksomhed og Stabilisering af Valutaerne.

Det er jo desværre ikke ligefrem det, der i Øjeblikket er mest fremtrædende. Der er langt igen, før den internationale Tillid er genoprettet.

70 AAR

Næstformanden i Sveriges Rederiforening, Kontre-Admiral *Hans Ericson* fylder 16. Februar 70 Aar. Baade som Søofficer, som Rederi-Erhvervs Repræsentant og som mangeaarig Leder af et af Sveriges største Rederier og tillige som Rigsdagsmand og Minister har Admiral Ericson udført et stort og paaskønnelsesværdigt Arbejde. Indenfor svensk Skibsfart hører Admiralen til de kendteste og højest skattede Personligheder. Han har i Danmark mange Venner, der paa hans Højtidsdag ogsaa vil sende ham en venlig Tanke og en Tak for det forlignende Arbejde, han har udført i den skandinaviske Skibsfarts Tjeneste.

NYT REDERI

I December blev det paa et Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet »Vesterhavet« (J. Lauritzen) besluttet at udskille Kølefrugt- og oversøisk Stykgodstonagen og sælge denne til et særligt Selskab. Denne Plan er nu realiseret, og et nyt Selskab er dannet under Navnet »Rederiet Ocean, Akts.« med en fuldt indbetalt Aktiekapital paa 8,000,000 Kroner. Rederiet har Hjemsted i København, og Firmaet J. Lauritzen er korresponderende Reder.

Det nye Selskab har af det gamle købt Motorskibene »American Reefer«, »Australian Reefer«, »Egyptian Reefer«, »African Reefer«, »Canadian Reefer«, »Chilean Reefer« og »Brazilian Reefer« samt Damperne »Jonna«, »Laura«, »Ulla«, »Monna«, »Sessa«, »Laila«, »Frida« og »Helga«. Alle disse Skibe, hvoraf flere er Køleskibe, er bygget i de sidste 5—6 Aar. De ældre Skibe beholder »Vesterhavet« til Selskabets Fart paa Nord-Østersøen og Middelhavet.

SKIBSFARTSPROBLEMERNE SET MED SVENSK EØJNE

I en Fødselsdagsartikel skriver den svenske Skibsreder, Admiral Hans Ericson, der som andet Steds omtalt den 16. ds. fylder 70 Aar, om Sveriges Skibsfart i Dag og kommer heri — i Svensk Sjöfartstidning — ind paa forskellige aktuelle Problemer, som ogsaa har Interesse udenfor Sverige.

Admiral Ericson skriver bl. a.: Svensk Skibsfart maa være indstillet paa ikke blot opretholdende men ogsaa banebrydende Virksomhed. Hertil fordres i første Række Genvinding af den i de senere Aar tabte Ton-

nagemængde, forbedret Organisation, moderne drifts-økonomiske Skibe samt maaske først og fremmest et fortsat tillidsfuldt og forstaaende Samarbejde mellem Industriens, Handelens og Søfartens Folk.

For Skibsfartserhvervet er naturligvis de almindelige økonomiske Konjunkturer af vital Betydning; men ogsaa andre Faktorer er egnede til at sætte deres Præg paa hele Erhvervet og dets Arbejde paa en ansvarsbevidst Selvforsørgelse, i første Række Statsmagten og den Støtte og Forstaaelse man møder hos de om Bord — og i Land værende.

Selv om Sveriges Skibsfart i det forløbne Aar har været gunstigt stillet, kan ingen sige, om denne Højkonjunktur vil fortsætte. Det er da selvmodsigende at paalægge Skibsfarten stadige Forøgelser og Omkostninger, som let kan blive overmægtige i de daarlige Tider, der stunder til. Det gælder for Skibsfarten at skaffe sig ind, hvad der er gaaet tabt gennem mange Aars Afskrivinger, og at søge at konsolidere sig saa meget, at fremtidige daarlige Tider ikke volde uoverstigelige Vanskeligheder.

Naar Rederne anskaffer sig praktiske og gode Skibe, fordres der duelige Folk til at passe dem, og Sverige har absolut en første Klasses Sømandsstand. De svenske Skibes Mandskab staar paa et almindelig anerkendt højt socialt Niveau, og Sverige kan paa dette Felt betegnes som et af Foregangslændene. Ved Skibsfartskonferencen i 1936 i Genève antoges imidlertid Konventionsforslag om international Regulering af Søarbejdstiden og Ferie for Søfolk samt om Skibenes Bemanding, der, hvis de gennemføres, vil kræve en skærpet Lovgivning i Sverige. I denne Beslutning deltog ogsaa Nationer, som — hvis de overhovedet vedtager de foreslaede Konventioner, hvad der er mere end tvivlsomt — kraftigt subventionerer deres Skibsfart. Den svenske Skibsfart har ikke hidtil regnet med en saadan Støtte. Subsidiene i forskellige Lande til Skibsfarten forandrer imidlertid Kampen mellem Rederne til en Kamp mellem Staterne om Skibsfarten. For de svenske Redere har det Synspunkt hidtil været det raadende, at Skibsfarten formaar mest ved frit at faa Lov at drive sit Erhverv, idet ogsaa de sociale Krav afpasses herefter. Det er for svensk Skibsfarts Bestaaen af overordentlig Betydning, at disse gennemgribende Forandringer behandles med den Klogskab, der er nødvendig.

I de senere Aar har Skibenes Sikkerhedsforanstaltninger været Genstand for ikke blot Redernes men ogsaa Statsmagtens særlige Interesse, og betydelige Reforme er blevet gennemført; ogsaa her bør imidlertid Begrænsningen ske i Forhold til det praktisk og økonomisk gennemførlige.

Alle, der er beskæftiget indenfor Skibsfartserhvervet er unægtelig i samme Baad. Et tillidsfuldt Samarbejde mellem dem bør af denne Grund fra alle Sider opfattes som et Arbejde for det fælles Bedste. Det gælder da, at ingen spænder Buen saa haardt, at Erhvervet kommer i Fare.

Da Handelsflaadens Muligheder for i Urotider at opretholde vore for Landet saa overordentlig vigtige Skibsfartsforbindelser i særlig Grad afhænger af den Beskyttelse, vore Søstridskræfter kunde give, maa til Slut fremhæves Betydningen af, at der tages tilstrækkeligt Hensyn ogsaa hertil af Statsmagten.

Svensk Skibsfart er bleven af større Betydning for Landet, end man med manglende eller periferisk Kendskab dertil almindeligvis forestiller sig.

DEN ØKONOMISKE VERDENSSITUATION

Den engelske Finansminister har for faa Dage siden bebudet, at de engelske Restriktioner med Hensyn til Ydelsen af engelske Laan til Udlandet skulde lempes. England bryder med Idéen, at der faktisk ikke er ydet noget engelsk Laan til Udlandet

indenfor disse mange Aar, dog med ganske enkelte, men smaa Undtagelser i de seneste Aar. Formelt set har der ikke foreligget nogen egentlig engelsk Lov, der forbød saadanne Laanetransaktioner, men der har foreligget en »Gentlemen's agreement«, hvorefter alle saadanne Laanetransaktioner skulde henvises til en særlig Kommission, med Lord Kennet som Formand, i nært Samarbejde med det engelske Finansministerium og Bank of England. Og Praksis har siden 1931 været, at udenlandske Laanebegæringer blev afvist, idet England af valutamæssige og handelspolitiske Grunde ikke ønskede at placere engelsk Kapital i Udlandet.

Det er denne Praksis, der nu bebudes ændret og lempet.

Et helt andet Moment er, at England sikkert ogsaa for den kommende Tid vil stille sig forholdsvis reserveret, og at man nøje vil undersøge de eventuelle Laan-Ansørgeres Forhold, før der kan blive Tale om engelsk Laan til Udlandet, — men principielt er man indenfor den engelske Finansverden meget tilfreds med, at der synes at ske visse Lempelser i den hidtidige Praksis.

Samtidig har man naturligvis spurgt, hvad Aarsagerne kunde være til, at England ændrer Taktik.

Op man er der tilbøjelig til, efter hvad der foreligger gennem Meldinger til førende københavnske Bankkredse fra deres London-Forbindelser, at lægge meget stor Vægt paa, at fhv. belgisk Premierminister van Zeeland i sin nyligt offentliggjorte store Rapport stærkt er inde paa, at de tidligere Kreditorlande — sikkert i første Række England — skal genoptage en vis Udlaansvirksomhed over for Udlandet. Et andet vægtigt Moment er dette, at man vil benytte en britisk Laangivning til Udlandet som Middel til derigennem at skaffe britisk Eksport og dens Varer Adgang til de laansøgende Lande.

Det menes, at der i første Række bliver Tale om engelske Laan til visse sydamerikanske Lande inden for Sterling-Gruppen.

Men i samme Forbindelse rejser sig ogsaa for Danmarks Vedkommende Spørgsmaalet, om der ikke i givet Fald kunde blive Tale om dansk Laan i England, enten selvstændigt eller saaledes, at en Konvertering af danske Dollarslaan ordnedes via London.

AGGERSUND-BROEN

Vi har tidligere gjort Rede for Skibsfartens Stilling til den nye Aggersund Bro og paapeget dens Unødvendighed. Imidlertid har Forhandlingerne mellem de forskellige interesserede Parter ført til dens Virkeliggørelse, som selv nok saa slaaende Argumenter aabenbart ikke kan forhindre.

Der har saaledes været ført Forhandling mellem Vejudvalgøne i Aalborg, Hjørring og Thisted Amtsraad om Broen. Broens Konstruktor, Dr. Ostenfeld, forelagde Planerne, og Mødet viste fuld Enighed om, at Broen skal bygges, men før man kan tage det afgørende Skridt, skal Broprojektet forelægges de tre Amtsraad, ligesom der skal føres nogle Forhandling med Trafikministeriet om visse Detailspørgsmaal.

Paa Mødet mellem de tre Amtsraads Vejudvalg vedtog man, at Planen til Broens Bygning skal behandles saa snart som muligt i de samlede Amtsraad, og det forventes, at den vil komme paa Dagsordenen baade i Aalborg, Hjørring og Thisted ved det førstkommande Amtsraadmøde.

Dr. Ostenfeld redegjorde i Mødet for sit ændrede Projekt, der vil komme til at koste 1,925,000 Kr. Der er opnaaet en væsentlig Besparelse efter, at Søfartsministeriet har slaaet af paa Fordringerne om de meget kostbare Svajebassiner og er gaaet med til at erklære sig tilfreds med en Bredde paa 250 Meter i det Sejløb, som fører hen mod Broen. Man undgaar ved

Udgravninger og Uddybning, der imødekommer dette Ønske fra Sejladsens Side, at bygge de egentlige og dyre Svajebassiner.

Den tekniske Side af selve Broen blev iøvrigt ikke drøftet. Store Vejarbejder vil det ikke blive nødvendigt at udføre, og man var enige om, at et projekteret større Anlæg af Veje paa Sydsiden af Fjorden skulde udgaa af Projektet, inden det indsendes til Ministeriet, da det anses for baade uhensigtsmæssigt og for dyrt.

Det er muligt, at de tre nordjydske Amtsraad efter den endelige Vedtagelse af Aggersundbroens Bygning vil nedsætte et Fællesudvalg til at drøfte Fordelingen af Udgifterne og til iøvrigt at tage sig af de Opgaver, der melder sig i Forbindelse med Brobygningen.

Man maa nu haabe, at den nye kostbare Bro ikke vil bringe sine Talsmænd for mange Skuffelser. Det har i alt Fald fra Skibsfartens Side ikke manglet paa Advarsler.

Den stadig voldsommere Trang til nye Broer er nemlig ganske unaturlig. Der er ingen virkelig sund Basis derfor. Man skaffer en kort Tid Arbejde til de Mennesker, der bygger Broen, men bereder samtidig Smaaskibsfarten stadig større Vanskeligheder, og Enden paa det vil blive, at stadig flere Mennesker bliver arbejdsløse, Skibsfarten generes paa alle Maader og et højt problematisk Gode — nemlig Broen — ligger der og spærrer mange Mennesker ude fra det Arbejde, der tidligere skaffede dem Midlerne til at opretholde Livet for.

DEN NY DANSK-NORSKE HANDELS-AFTALE

Der er i Tiden 10.—13. December 1937 og 2.—9. Februar i Aar blevet ført Forhandlinger mellem en norsk og en dansk Delegation vedrørende Vareudvekslingen mellem Norge og Danmark. Som Resultat af disse Forhandlinger har de to Delegationers Formænd, Ekspeditionschef Smith i Udenrigsministeriet fra norsk Side og Nationalbankdirektør Bramsnæs fra dansk Side, den 9. ds. undertegnet en Aftale til Regulering af Samhandelen mellem de to Lande. Ifølge Aftalen skal de danske Myndigheder tildele Valuta til Import af norske Varer for Beløb, som aabner Mulighed for en Forøgelse i Afsætningen af norske Varer paa det danske Marked. Der er samtidigt fastsat specielle Kvotaer for Import af enkelte Produkter, som man i Norge lægger særlig Vægt paa at eksportere til Danmark. Der er fra norsk Side indrommet Importlettelser, som er egnede til at fremme Afsætningen af danske Varer her i Landet. Der er givet Aftalen tilbagevirkende Kraft fra 1. Januar 1938 at regne. Den er afsluttet for et Aar og vil kunne forlænges for Aaret 1939.

SAMHANDELEN DANMARK-POLEN

Den polske Legation i København har udarbejdet den Oversigt paa Grundlag af den polske og den danske Handelsstatistik, med Redegørelse for Samhandelen i 1937, sammenlignet med det foregaaende Aar.

Danmark har i 1937 eksporteret til Polen for 15.53 Mill. Kr. mod godt 8 Mill. Kr. i 1936 — Samhandelen med Danzig er indbefattet i de samme Tal —, og vi har importeret for 16.84 Mill. Kr. mod i 1936 for 26.9 Mill. Kr.

Mens vi i 1936 importerede for 16.33 Mill. Kr. Korn og Foderstoffer fra Polen, har Værdien af denne Import i 1937, trods stigende Priser, kun været ca. 4.5 Mill. Kr. Forklaringen paa denne store Tilbagegang er dels, at Polen selv en væsentlig Del af 1937 havde lukket for Eksport af Korn, idet Høsten ikke var stor nok til, at man har kunnet tillade en Eksport. Dels dette, at Danmark i Konsekvens af sin 1937-Høst selvsagt ikke har været nødt til at foretage til-

nærmelsesvis saa store udenlandske Køb af Korn og Foderstoffer, som Tilfældet var i 1936.

Den danske Kulimport fra Polen er steget fra godt 5.4 Mill. Kr. i 1936 til godt 6.3 Mill. Kr. i 1937, — dette skyldes dog udelukkende den Prisstigning, der har fundet Sted for Kul, thi den Mængde Kul, vi har indført fra Polen og Danzig, er for 1937 258,011 Tons mod 274,768 Tons i 1936, altsaa en lille Nedgang.

SKIBSFØRERNE

Den almindelige danske Skibsførerforening har udsendt Aarsberetning for 1937.

For Skibsførerforeningen og dens Medlemmer, hedder det, maa det svundne Aar betegnes som tilfredsstillende. De Forhandlinger, som har været ført med mange af Rederierne vedrørende Skibsførernes Ansættelsesforhold, er blevet kronet med Held. Da en stor Procentdel af Foreningens Medlemmer er kaplavløst, vil Aaret 1937 sikkert for disse give en god Indtægt, som paa nogen Maade vil høde paa de foregaaende Aar, og virke som et rimeligt Vederlag og Anerkendelse for den Resignation, som Førerne i det store og hele har vist i de for Skibsfarten saa vanskelige Aar. Det synes ogsaa, som Rederne i det store og hele har haft et Ønske om at vise Skibsførerne, at man har paaskønnet den loyale og forstaaende Maade, paa hvil-

ken Samarbejdet mellem Rederne og Skibsførerne, og Rederiforeningen og Skibsførerforeningen har været ført gennem de svundne vanskelige Aar.

I Beretningen redegøres for de tidligere omtalte Forhandlinger angaaende Krigssituationen i Spanien og Østen og de sefarende, og derefter hedder det om Skibsførernes Ansættelsesforhold:

I Aarets Løb har der været ført Forhandlinger med de fleste Rederier. Hvad angaar Gageforholdene, da er disse nu ordnet paa tilfredsstillende Maade i de fleste Rederier, baade hvor det drejer sig om faste Gager eller Gager med Bonus eller Kap'ak.

Med Hensyn til Spørgsmaalet fast Ansættelse, da er man naaet dertil, at den af Dansk Dampskibsrederiforening i sit Cirkulære til sine Medlemmer af 18. December 1935 gjorde Henstilling, at Skibsførerforeningens Anmodning om, at dens Medlemmer betragtes som fast ansatte i den Forstand, at de under Oplægning ikke afskediges, men oppebærer Lønning, eventuelt blot halv Lønning, nu er optaget i Aftalerne mellem flere Rederier og deres Forere.

Foreningen har haft en Fremgang i Medlemsantallet fra 861 til 876. Regnskabet balancerer med 61,133 Kr. og udviser et Driftsoverskud paa 3635 Kr. Foreningens Formue andrager 70,719 Kr., Legatkapitalen 232,068 Kr., hertil kommer en Række særlige Fonds, Foreningens Enkekasse ejer en Kapital paa 190,173 Kr. og dens Legater 49,402 Kr., Syge- og Hjælpekassen 26,558 Kr. Foreningens samlede Formue inklusive Legatkapitalerne andrager hefter over 636,000 Kr.

Beretningen indeholder iøvrigt en Række Oplysninger om Foreningens Arbejde indadtil og udadtil.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Skibs-Subsidie Lov

Præsidenten for »the United States Maritime Commission« har den 10/12 37 til Kongressen afgivet Rapport vedrørende Kommissionens Dispositioner over de Skibe, der i Henhold til »Merchant Marine Act of 1936« i sin Tid overførtes til Kommissionen.

Antallet androg 236, og af disse er 67 bortsolgt — for Størstedelen til Ophugning — for godt \$ 2,8 Millioner paa de i Beretningen nærmere angivne Beløbene. — 4 Passager- og 2 Lastskibe er uden Værdi, medens 107 Skibe efter stedfunden Undersøgelse er blevet oplagt i Reserve til Anvendelse i Nødsfald; denne Reserve vil formentlig ikke blive bortsolgt til Privatselskaber til Indsættelse i Farten.

Trafikken paa Kieler-Kanalen

Kieler-Kanalen er i det forløbne Aar blevet besejlet af ialt 1952 danske Skibe med en samlet Tonnage af 1.087.728 Netto Reg. Tons, der fordelte sig paa 1781 Damp- og Motorskibe med 1.077.709 Netto Reg. Tons og 171 Sejlskibe og Lægtre med ialt 10.019 Netto Reg. Tons. Kanalen besejledes ialt af 44.473 Skibe med ialt 22.150.717 Netto Reg. Tons, deraf 24.973 Dampskibe med 20.815.024 Netto Reg. Tons, 19.042 Sejlskibe med ialt 1.148.820 Netto Reg. Tons og 458 Lægtre med 186.873 Netto Reg. Tons.

Tysk Toldvæsen i Flensborg Fjord

Der er fra den 30. Januar indrettet en ny tysk flydende Toldstation i Flensborg Fjord, hvis Kontrol alle, baade ind- og udgaaende, Skibe er underkastede med Undtagelse af de paa Flensborg Fjord trafikerende Rutebaade. Mindre Lystbaandsfartøjer skal dog kun lægge til paa Forlangende.

Yderligere kan Konsulatet oplyse, at de i Redegørelsen nævnte Signaler bestaar i følgende:

Lydsignal: 5 korte Toner.

Flagsignal: Internationalt Flagsignal E. H. C. eller fir-kantet grønt Flag.

Lyssignal: E. H. C.

Lyd-Morsetegn: E. H. C.

Svenske Oplægninger

Sveriges Redareforenings Opgørelse over oplagte svenske Skibe pr. 1. Februar, viser, at der da var oplagt 94 Skibe paa tilsammen 164,992 Tons Dødvægt mod 50 Skibe og 63,075 Tons for en Maaned siden. Det er hovedsagelig Smaaskibe, nemlig 38 Skibe under 1000 Br. Tons, og 45 Skibe mellem 1000 og 2000 Br. Tons.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Indgaaende Skibe i Aarhus Havn i Januar Manned 1938

Nationalitet	Antal Anløb	R. T. N.
Danmark	261	82.770
Norge	12	14.975
Sverige	23	10.208
Finland	7	3.568
Lettland	1	1.441
Danzig	2	158
Tyskland	52	10.907
England	3	2.309
Holland	8	2.215
Grækenland	3	7.713
Tilsammen	372	136.264
Heraf	164	55.306

Uddybning ved Frederiksholms gamle Havn

I Sydhavnen paabegyndes omfattende Uddybningsarbejder. Mellem Bellevue-Kloaken og Lemvig-Müller & Munchs Plads skal der i en Strækning af 200 Meter opsættes Bolværk, og Arbejdet skal føres tilende i Lobet af de kommende fem Maaneder.

Disse Byggearbejder medfører, at der skal uddybes fra fire til fem Meter ved Bolværket, saaledes at selv store Skibe kan løbe ind.

Trafikken paa Kolding Havn

Kolding Havn har udsendt en Beretning over Varebevægelse og Skibsfart paa Havnen i 1936—37. Der indgik ialt 1903 Skibe paa tilsammen 291,353 Netto Reg. Tons, der indgaaende bragte 233 285 Tons Gods og udgaaende 75,425 Tons. Det var 868 Sejlskibe og 1035 Damp- og Motorskibe. Havne- og Bropenge androg ialt 478,719 Kr., heraf var 94,500 Kr. Skibsfagifter.

Beretningen omfatter endvidere Nyanlæg, Vedligeholdelsesarbejder og Driften af Havnens Flydedok, der har været benyttet af 52 Skibe foruden Havnens egne Fartøjer.

De beskadigede Jordnødkager

Jydsk Andels Foderstofforretning havde som omtalt i sidste Nummer rejst Sag mod Rederiet for Damperen »Ing-rid Thorden« ved dets Assuranceselskab, Assuranceforeningen »Skuld«, idet man krævede Selskabet dømt til at betale 3429 Kr. for en beskadiget Ladning Jordnødkager.

Sø- og Handesretten har nu afsagt Dom, og ifølge denne skal »Skuld« betale 3000 Kr. Retten er af den Anskuelse, at en vis Del af Skaden skyldes Lastens egen Beskaffenhed, medens Skaden iøvrigt hidrører fra, at der manglede Ribber og andet Udstyr. »Skuld« skal betale 400 Kr. i Sagsomkostninger.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE'S" FRAGTBERETNING *

Efter at det lille Blaf, der var paa Australie-Markedet, er forsvundet, er Fragtmarkederne igen faldet tilbage i deres tidligere apatiske Tilstand. Der har ganske vist været enkelte Afslutninger fra Australien, ligesom der viser sig Tegn til en udvidet Efterspørgsel efter Korn-tonnage fra Gulven, men dette har ikke været i Stand til at indvirke paa den samlede Fragtsituation, som stadigvæk karakteriseres som afgjort i Redernes Disfavør. Der synes dog stadig at være en Del Optimister til Stede, specielt paa lang Siglt, idet det er en Kendsgerning, at ikke saa faa første Klasses Befragtere er i Markedet for stor Diesel-tonnage for relativt lange Perioder. De Rater, der noteres herfor, ligger selvfølgelig under det Niveau, der var gældende, da Boonien var paa sit højeste Punkt tidligt sidste Eftersommer, men i det store hele leverner de en god Fortjeneste til Rederne.

River Plate Markedet har taget enkelte Baade paa Basis af Minimalraterne. Det samme har Australien gjort for Tonnage, der ligger udenfor Ballast-Limit'en, hvorimod promptere Baade fik omkring 4/- Præmie.

Som ovenfor nævnt viser der sig Tegn til, at Befragterne begynder at interessere sig for Tonnage for Korn fra Gulven, og forskellige Baade er sluttet for saadan Forretning. Ren Februar Baad fik 3/3d. til U.K., Option Antwerpen/Rotterdam 3/-, hvorimod Marts-Tonnage maatte acceptere 1/1/2d. lavere til sidstnævnte Destinationer. Fra St. Lawrence har der været nogen Efterspørgsel efter Tonnage paa Basis af Minimalraterne, hvorimod Befragterne, efter hvad der rapporteres, har sikret sig Tonnage for Oktober/November Lastning, og herfor betalt den relativt gode Fragt af 3/1/2. De øvrige Kornmarkeder har været uden Efterspørgsel.

Paa de øvrige oversøiske Markeder har der kun været ringe Forretning. Der er sluttet enkelte Baade for Scrap fra Northern Range til U.K. og Danzig/Gdynia. Sidstnævnte Destination betalte bl. a. for dansk 4,000 Tonner 18/-, Basis i Lastehavn. For Scrap fra Northern Range til Japan er sidste Slutning gjort til 19/- paa sædvanlige f.o. Betingelser. Cuba-Sukker er rolig. Hverken Redere eller Befragtere presser paa. En meget stor Baad (13,000 Tons) slut-

tedes tidligt paa Ugen til 13/3d. direkte til Antwerpen. For 4,000 Tonner indikeres 15/6d. Cuba Lastning, 14/6d. San Domingo-Lastning, men Rederne viser kun ringe Interesse for disse Tilbud.

Pacific-Markederne er rolige. Nitrat-Befragterne viser Interesse for Tonnage paa Timecharter-Basis, og desværre lykkedes det dem at faa Tonnage til relativt lave Rater. Nordpacific ligger svagt. Scrap fra Kalifornien til Japan betaler \$4.75 f.i.o. British Columbia/U.K. er sluttet til den lave Rate af 25/- f.i.o.

Østens Markeder er rolige. Soyabønner vil stadig betale 35/- for Februar/Marts Lastning, hvorimod Saigon-Ris kun indikerer 33/-. Sukker fra Philippinerne søger Tonnage til \$8.75/9.00, men Redernes Ide ligger noget højere.

De indiske Markeder vis'e en Overgang nogen større Efterspørgsel efter Tonnage, der kan give Marts-Lastning, og betalte tidligt paa Ugen 32/6d. fra Madras-Kysten til sædvanlige U.K.-Destinationer, men senere har en italiensk Baad accepteret den lave Rate af 30/-, hvilket kan gentages. Hvide fra Karachi er sluttet gentagne Gange til 25/- for Maj/Juni Lastning, hvilket ligeledes kan gentages.

Fra de europæiske Markeder er der intel nyt at berette. Kul U.K./Middelhavet viser kun ringe Tilgang paa nye Ordre, og med den store Mængde Tonnage, der er til Disposition, ligger Raterne svage. U.K./River Plate vil stadig betale 12/6d.

For Trælastmarkedernes Vedkommende er der heller ikke store Ting at fortælle. Der sluttet af og til enkelte Forretninger paa Basis af Minimalraterne, men hverken Redere eller Befragtere synes at have Hastværk med at dække sig for den kommende Sæson.

Vi har ovenfor berørt Stillingen for Timecharter-Markedet hvad angaar moderne Diesel-Tonnage. Der er i Ugens Løb sluttet en Del Dampere for korte Trips, hvoraf vi skal nævne: 1,000 Tonner trip across, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering U.K. Cont. \$1.60. 4,000 Tonner, Westindies Trade \$1.40, 7,500 Tonner, Levering U.S.N.H., 1 trip via Chile, Tilbagelevering U. K. Cont. \$4.00. 9,400 Tonner sluttet for Far East Trade 3/6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering Østen til 5/9d.

Den nye Knippelsbro

I Budgetbetænkningen for Københavns Kommune findes en Oversigt over Udgifterne til det nye Knippelsbroanlæg. Udgifterne til Knippelsbroanlægget andrager næsten 11 Mill. Kr. ialt. Driftstabet paa Ejendommene, der for Størstedelen er under Nedrivning — de sidste Ejendommes Nedrivning paabegyndes April Flyttedag i Aar — andrager for alle seks Ejendomme ialt 78,100 Kr. Broen og Gadereguleringerne har efter Stadsingeniørens Opgørelse kostet ca. 9,5 Mill. Kr.

Paa dette Beløb er allerede afskrevet ca. 650,000 Kr., og der skal afskrives ca. 450,000 Kr. aarligt.

Benzinhavn i Næstved

I nogen Tid har der været ført Forhandlinger mellem Det danske Petroleumsk Aklieselskab og Næstved Byraads Havneudvalg om Anlæg af en Benzinhavn ved Næstveds nye Havn. Saavel Petroleumsk Aklieselskabet som Havneudvalget har nu underskrevet Kontrakten.

Skibsforlis

I nogen Tid har man savnet den tyske Damper »Richardt Borchardt«, der med sine 18 Mand var paa Rejse i Nordsøen under Orkanen i den sidste Uge. Ved Helgoland er der imidlertid ilanddrevet Vraggodt og Redningsbæltter fra Damperen, saaledes at man maa formode, at den er gaaet ned med Mand og Mus. Enhver Eftersøgning med Aeroplaner og Krigsskibe har været uden Resultat.

»Skjoldborg«

Den af 7 Mand bestaaende Besætning af den danske Tremaster »Skjoldborg« blev af Redningsbaaden fra Boul-

mer ved den engelske Nordsøkyst reddet i Land. Tremasterens Kaptajn, V. N. Skjoldborg, nægtede at gaa fra Borde og blev paa Skibet sammen med sin Hund. Efter at have bragt Besætningen i Land, gik Redningsbaaden alver til Skibet, og Redningsmandskabet fik omsider overtalt Kaptajn Skjoldborg til at gaa fra Borde, da man frygtede for, at Skibet ved Ebbetid vilde drive paa Grund og blive slaet i Stykker. Da Kaptajnen og Mandskabet Dagen efter skulde sættes ombord i Skibet, faldt Kaptajnen i Vandet og reddede med Nød og næppe Livet. Der blev kastet et Reb ud til ham, og det lykkedes ham at faa fat i Rebet, hvorefter han blev hevet ombord. Det viste sig, at Skonnerten havde redet Stormen af uden at tage Skade, og den har derefter fortsat sin Rejse.

Den tremastede Skonnert »Skjoldborg« er hjemmehørende i Frederikshavn med Kaptajn V. N. Skjoldborg som Reder.

Skibsførernes Generalforsamling

Under Ledelse af Overretssagfører Steinthal holdt Alm. dansk Skibsførerforening i Tirsdags Generalforsamling i Odd-Fellow Palæet.

Formanden, Kaptajn Hagelberg, bød velkommen og af lagde Aarsberetningen, der omtales andet Steds.

Derpaa fremlagdes Regnskabet, der efter en kort Diskussion godkendtes.

Til Bestyrelsen nyvalgte Kaptajnerne Posselt, D. F. D. S., J. Chr. Andersen, Rederiet A. P. Møller, L. P. Hansen, Det danske Kulkompagni, og blandt Sejlskibsførerne Kaptajn R. E. Rasmussen, Marstal.

Blandt de ikke færende Dampskibsførere nyvalgte Kaptajn C. M. Knudsen, tidligere Rederiet C. K. Hansen. De øvrige Valg var Genvalg.

Hundested-Færge

Bestyrelsen for Hundested Færgefart har for nogen Tid siden besluttet at lade en ny Færge bygge til Erstatning for »Djursland«, der skal sælges, medens »Isefjord« beholdes som Reserveskib.

Selskabets Bestyrelse har nu vedtaget at udbyde den nye Færge i Licitation. Samtidig vedtoges det at sælge »Djursland« med Overtagelse 1. August i Aar, idet Færgeen ikke kan undværes i Feriemaanederne.

Den nye Færge skal være færdig til Sommeren 1939. Den skal være paa Størrelse med »Peter Wessel«, der sejler paa Larvik—Frederikshavn-Ruten, og hurtiggaaende. Færgeen skal have en Længde paa 72 Meter og en Bredde paa 12 Meter og skal forsynes med tre Motorer, som skal udvikle 5000 MK. Der bliver 145 Kojeplasser.

Stabelaflobning

Fra Burmeister & Wains Værft foregik i Fredags Nybygning Nr. 633's Stabelaflobning.

Skibet bygges for Administration Commerciale des Ports et des Voies de Communication par Eau (P. C. A.), Bucarest. Det er et Passager- og Lastskib bygget til Bureau Veritas Klasse + 1 3 3 E 1.1.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 432' 0" × 57' 9" × 30' 9".

Skibet faar elegante Linier og bliver helt igennem smagfuldt og moderne indrettet. Der vil saaledes om Bord være elektriske Kraner, Spil og Styremaskine etc., en gennemført kunstig Ventilation, Luftkonditionering i flere af Salonerne, samt store Last- og Proviantkøleanlæg. Desuden vil der blive indrettet Biograf, og Højtalere til Transmission af Musik og Nyhedsstof vil blive anbragt paa Dæk og i flere af Kahytterne. Til Sikring af Sejladsen vil de mest moderne Navigationsinstrumenter blive taget i Brug, saasom Ekkolod, Radiopejling etc. Det siger sig selv, at Køkkenet vil blive indrettet efter de nyeste Principper, saaledes at selv et meget fordringsfuldt Publikums Krav vil kunne opfyldes.

Til Stede ved Aflobningen var: Den rumænske Minister Georges Assan, Legationsraad Mareel Romanesco med Frue, Generalkonsul Olaf L. Kongsted med Frue, de rumænske Ingeniører Sabiu Saceanu og Aurel Theodoru, der fører Tilsyn med Skibets Bygning, Ingeniør G. Scherffenberg fra Bureau Veritas. Endvidere fra Burmeister & Wain Direktørerne C. A. Møller og A. Houmøller, begge med Fruer samt Værftets Ingeniører.

Aflobningen, der fandt Sted uden nogen Ceremoni, forløb heldigt, og Skibet bærer Navnet »Transilvania«.

Christianssand-Hirtshals Ruten

I et Statsraad i Oslo Fredag er det besluttet at fremsætte Forslag om Bemyndigelse for Handelsdepartementet til at afslutte fleraarig Kontrakt med Christianssand Dampskibsselskab om Statsstøtte til Ruten Christianssand—Hirtshals. Selskabet har forpligtet sig til i Sommeren 1939 at indsætte paa Ruten et nyt Dieselmotorskib, beregnet paa en Fart af 16 Knob.

Kontrakten skal gælde fra 1. Juli 1938. Fra dette Tidspunkt, og indtil det nye Skib indsættes, bliver Farten opretholdt med det nuværende Skib »Skagen« og mod den nuværende Godtgørelse 250.000 Kroner pr. Aar, hvoraf 185,000 Kr. er Postbetaling. Fra 1. Juli 1939, naar det nye Skib forudsættes indsat paa Ruten, forhøjes Godtgørelsen til 450,000 Kr. pr. Aar. Dette Beløb vil dog kun være at udbetale Selskabet i den Udstrækning, som et af Departementet godkendt Regnskab berettiger. Kontrakten skal gælde til 30. Juni 1945.

Drukneulykke

Fiskeeksportør Rasmus Johansen, Onsevig, er i Mandags Morges druknet i Onsevig Havn.

Han var gaaet hjemmefra tidligt om Morgenen for at veje Fisk ud fra et Hyttefad og fandtes et Par Timer senere druknet i Havnen. Ulykken er aabenbart sket ved, at Johansen er gledet paa det overisede Hyttefad, og i Faldet har han slaaet Hovedet mod Hyttefadets Kant.

Han blev 56 Aar gammel og havde i 24 Aar været Formand for Onsevig Havns Bestyrelse og tidligere bl. a. Medlem af Hovedbestyrelsen for Danmarks Fiskeriforening.

Ny Damper søsat i Frederikshavn

Fra Skibsværftet i Frederikshavn søsattes forleden den Damper paa 2,900 Lastetons, som Værftet har under Bygning til et oversøisk Rederi. Skibet fik Navnet »Hodid«.

Det skal udstyres med en Helsingør Dampmaskine, og det blev derefter af Switzers »Pluto« slæbt til Helsingør for at faa Maskinen installeret dér.

Ny Flagregel for Geodætisk Selskabs Skibe

Skibe og Fartøjer, som anvendes i Geodætisk Instituts Tjeneste, fører efter kgl. Resolution Splilflag med en hvid Kongekrone midt i Flagets øverste Felt ved Stangen samt i Forbindelse hermed en rød Stander med Geodætisk Instituts Emblem i hvidt og Guld.

De svenske Sejlskibsrederes Aarsmøde

Sveriges Segelfartygsforenings Aarsmøde har været afholdt i Goteborg. Fra Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe deltog Formanden, Kaptajn Pedersen, og Forretningsfører cand. polit. Borch-Johansen. Ogsaa fra de tyske Kystsejlers Forbund var der mødt Repræsentanter. Af Beretningen fremgik, at Medlemstallet i Aarets Løb er forøget fra 430 til ca. 900. Foreningens mangedaagige Formand, Toldkontrollør Rudberg, genvalgte. En betydelig Del af Tiden medgik til Drøftelse af Fragttarif-Spørgsmaalet.

Valutabedringen

Nationalbankens Ugebalance pr. 8. Februar viser, at Valutabedringen er fortsat som hidtil. Tilgodehavendet ved Korrespondenter i Udlandet udgør nu i Forbindelse med Veksler paa Udlandet og fremmed Mønt 89,9 Mill. Kr. mod 83,9 Mill. Kr., og samtidig er Korrespondenter i Udlandet gaaet ned fra 4,1 til 2,4 Millioner Kroner. Nationalbankens Netto-Beholdning af fremmed Valuta er saaledes vokset fra 79,2 til 87,5 Millioner Kroner eller med 8,3 Millioner Kroner.

Skyllat over Bord

Under det haarde Vejr paa Nordsøen i Torsdags Aftes har Esbjergkutteren »Luna« mistet en Mand af Besætningen. To Mand blev skyllet overbord, og det lykkedes ikke at bjerge den ene, den 20-aarige Martin Knack, som druknede. Han var hjemmehørende i Esbjerg.

Bankudbytte

Privatbanken giver 7 pCt., Handelsbanken ligeledes 7 pCt.

Dampskibsselskabet paa Bornholm

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har nu afsluttet sit Regnskab og har efter et Bestyrelsesmøde udsendt Meddelelse derom. Overskuddet inklusive Renteindtægt og Renteudgift udgør 500,000 Kr., hvoraf 289,000 Kr. afskrives paa Skibe og Inventar. Af Nettooverskuddet har Bestyrelsen vedtaget at indstille, at der udbetales 12 pCt. Udbytte med 135,000 Kr. til Aktionærerne. Et mindre Restbeløb overføres med Beholdningerne fra i Fjor til næste Aar med 213,000 Kr.

Den nye Store Bælt-Færge

Helsingør Skibsværft har faaet overdraget Bygningen af den nye Store Bælts-Færge, som Værftet sammen med tre andre Værfter havde indgivet Tilbud paa. Færgeen skal være af lignende Type som de tidligere »Korsør«, »Sjælland« og »Nyborg«, der alle er byggede paa Helsingør Skibsværft. Det bliver en Motorfærge med Dieselmotorer fra B. & W. Den skal være afleveret til April 1939, saaledes at den kan indsættes i Farten i Begyndelsen af Sommersæsonen til næste Aar.

Skibssalg

D. F. D. S. har atter solgt et af sine ældre Skibe, idet Damperen »Maja« er solgt til Skibsreder B. Bentzen. »Maja«, der laster 457 Tons dw., er bygget i 1890 i Helsingør. Den vil fremtidig sejle under Navnet »Kristian B.«.

Faldet over Bord

Fra Buckie i Skotland meddeles, at Fiskeskipper Chr. Nielsen, Fører af Lemvigkutteren »Evelyn«, er faldet over Bord og druknet. Afdøde, der var ugift, var bosat i Esbjerg.

»Marie Clausen«

Damperen »Marie Clausen« gik fra Korsør forleden Dag første Gang, efter at den forliste ved Rügen og sank. »Marie Clausen«s Reparation har kostet 120,000 Kr., og hertil maa lægges den store Bjærgelon.

Nyt Redningsskib til Island

Fra Skibsværftet i Frederikssund har der været afholdt Proveture med et nyt Redningsfartøj til Island. Skibet er paa 61 Brutto Tons og drives af en Bolinder Motor paa 180 HK; desuden er der en 20 HK Tuxham Motor til Fremstilling af Lys. Skibet har to Master til Hjælpesejl. Det har kostet 130,000 Kr.

Islands Redningsvæsen ønsker at faa bygget et Skib til hernede, og Pengene er til Stede.

Men det er alligevel et Spørgsmaal, om Danmark faar Ordren, fordi Danmark udfører langt mere til Island end omvendt.

Den engelske Handelsflaades Tab under Verdenskrigen

I 1914 var 3600 engelske Handelsskibe med 16,500,000 BRT. beskæftiget i udenlandsk Fart. Deraf var 1200 Ruteskibe med ialt 6,9 Millioner BRT. og 2400 Fragtskibe med 9,6 Millioner BRT. Under Krigen mistedes 365 af Ruteskibene med 2,235,000 BRT. og 1333 Fragtskibe med 4,816,000 BRT., ialt 1698 Skibe med 7,051,000 BRT. Den udbetalte Forsikringssum beløb sig til 146 Millioner £, Om-

kostningerne med Bygning af nye Skibe til 280 Millioner £, saaledes at det britiske Skibsfartserhverv maatte give 134 Millioner £ ud til Genopbygningen. Først nu, saa mange Aar efter, har man faaet fuldt Rede paa dette Tal.

Aalborg Havn

Paa Aalborg Handelsstandsforenings Generalforsamling i forrige Uge aflagde Formanden, Konsul A. Abel, Beretning og kom ind paa en Omtale af Aalborgs Havns Forhold.

Konsul Abel mindedes Havneingeniør Povl Mygind, der fornylig er afgaaet ved Døden, og erindrede om, at Havneingeniør Mygind for flere Aar siden fremsatte Tanken om et Frihavnsanlæg i Aalborg, beliggende helt ud mod Øst i Nærheden af Rørdal, bygget op efter Kamsystemet, saaledes at man kunde begynde i det smaa og gradvis udvide. Hvorvidt der er nogen særlig Trang for en Provinsfriehavn i Øjeblikket er et Spørgsmaal.

Kontinentets Storhavne

I Januar blev Rotterdam anløbet af 1,089 Skibe paa til sammen 1,899,509 Tons, hvilke er 38 Skibe og 85,306 Tons mere end i den tilsvarende Maaned forrige Aar. Tallene for Hamborg var 1,447 Skibe og 1,673,933 Tons, hvilket er en Fremgang paa ikke mindre end 329 Skibe og 204,000 Tons. Til Antwerpen ankom 1,011 Skibe paa 1,630,423 Tons, hvilket er 46 Skibe mere, men 16,425 Tons mindre. Trafikken paa Rotterdam har saaledes været henholdsvis 225,576 og 219,086 Tons større end Trafikken paa Hamborg og Antwerpen.

Burmeister & Wain

Burmeister & Wain afholdt Tirsdag Bestyrelsesmøde, hvor Regnskabet for 1937 fremlagdes. Dette udviser et Bruttooverskud paa 4,083,799 Kr. 75 Øre, efter at der paa dubiøse Fordringer, hovedsagelig spanske, er afskrevet 581,233 Kr. 31 Øre. Netto-Overskudet bliver, efter at andre Afskrivninger har fundet Sted, 2,799,660 Kr. 34 Øre, hvortil kom en Overførsel paa 130,719 Kr. 91 Øre fra 1936, og Bestyrelsen vil derefter foreslaa Generalforsamlingen at henlægge til lovmæssigt Reservefond 1,200,000 Kr., hvorefter Reservefonden vil andrage 1,700,000 Kr., afsætte til Skatter 750,000 Kr. og udbetale 6 pCt. Udbytte

for 1937 af Præference-Aktiekapitalen med 840,000 Kr. og overføre 140,380 Kr. 25 Øre i ny Regning. Der udbetaltes ligeledes i Fjor 6 pCt.

PERSONALIA

60 Aar

Kaptajn H. F. Jensen, Fører af Det danske Kulkompagnis Dampner »Wm. Th. Mallings«, fyldte i Lørdags 60 Aar.

70 Aar

Tidligere mangeaarig Skibsfører i Rederiet C. K. Hansen, Kaptajn H. N. Lund, fyldte i Onsdags 70 Aar. Kaptajn Lund, der forlod Søen for en halv Snes Aar siden, er nu bosiddende i Bagenkop paa Langeland.

75 Aar

Den 23. Februar fylder tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn E. L. Meyer 75 Aar. Kaptajn Meyer forlod Søen 1926.

Tidligere Fører i A/S De Forenede Kulimportører Kaptajn J. H. Rosbæk fylder den 1. Marts 75 Aar. Kaptajn Rosbæk, der sidst var Fører af s.s. »Scotia«, forlod Søen 1934.

Dødsfald

Den unge norske Skibsreder Willie Wilhelmsen er død, kun 36 Aar gammel. Han var født i Tønsberg som Søn af Konsul Halvdan Wilhelmsen fra det store norske Rederi Wilh. Wilhelmsen. Han opholdt sig meget i Udlandet, bl. a. i London, hvor han drev Forretning sammen med nu afdøde Sir Karl Knudsen.

Skibsreder R. P. Rasmussen, Svendborg, er død, 65 Aar gammel. R. P. Rasmussen, der stammede fra Svendborgegn, var en lang Aarrække Skibsfører, bl. a. for de store Barkskibe fra Odense, der blev solgt efter Krigen. I 1919 blev han Skibsinsektor for Rederiet Brødrene Larsen, Odense. I 1923 startede han sit eget Rederi »Brydekilde«, som efterhaanden erhvervede 5 Skibe; heraf forliste to i Fjor og et er solgt til Udlandet, saaledes at der nu kun er to tilbage, nemlig Skonnerterne »Noah« og »Concordia«. Skibsreder Rasmussen havde Sæde i en Række fynske Søfartsorganisationers Ledelse.

POSITIONSLISTE PR. 16. FEBRUAR 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Tyne Dock 14.2.
s.s. *Aarø* ank. Tees 3.2.
s.s. *Aarø*, Theilman-Thomsen, ank. Helsingør 15.2.
s.s. *Aase* afg. Messina 5.2. til Giardini.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Port Said 7.2. til Hull.
s.s. *Absalon* ank. Port Talbot 5.2.
m.s. *African Reefer*, ank. Vancouver 6.2., forv. afg. Los Angeles 25.2.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kobe 16.2. hjg.
s.s. *Agnete* pass. Gibraltar 28.1. p. R. t. Alexandria.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Jaffa 4.2. til Liverpool.
s.s. *Alabama* afg. Madeira 6.2. til Kbhvn.
s.s. *Alf* afg. Leith 8.2.
s.s. *Alfa* afg. Cardiff 15.2.
s.s. *Algarve* ank. Casablanca 14.2.
m.s. *Almena* afg. New York 27.1. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Hamburg 14.2. udg.
s.s. *Alssund*, Hansen, afg. Gdynia 28.1. til Buenos Aires. pass. de canariske Øer 11.2.
m.s. *American Reefer* pass. Finisterre 14.2., forv. ank. Southampton 16.2.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Kingston til Panama Kanal 14.2. udg.
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Gravesend 3.2.
s.s. *Anna* pass. Ushant 14.2., forv. ank. Rotterdam 16.2.
m.s. *Annam*, Seier Christensen, afg. Port Said til Sfax 13.2. hjg.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Shanghai 4.2.
s.s. *Anne* ank. Jaffa 23.1.
m.s. *Argentina* ank. Galveston 11.2.
m.s. *Arizona* afg. Kbhvn. 29.1. til Gulfen.
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Swansea 27.1.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Santa Fe 12.2. til Wilmington.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Nakskov 29.1.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Oran 13.2. til Leith.
s.s. *Aslaug* afg. Alexandria 1.2. til Beirut.
m.s. *Asnæs* pass. Hollyhead 13.2.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Antwerpen 3.2.
s.s. *Astra* afg. Grangemouth 10.2. til Chatham (Mass.).
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Finisterre 7.2. p. R. t. Dakar.
m.s. *Australian*, Hansen, afg. Callao til North Pacific 15.2.
m.s. *Australian Reefer* afg. Puerto Armuelles 8.2., forv. afg. San Francisco 28.2.
s.s. *Avance* afg. Frederikshavn 1.2. til Boston.

B

s.s. *Belgien* afg. Ghent 9.2.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Antwerpen 21.1.

s.s. *Bergenhus* afg. Kbhvn. 15.2. til Vestnorge.
s.s. *Bertha* afg. Coole 5.2.
s.s. *Bes* pass. Hammershus 18.2.
s.s. *Betta* ank. Helsingfors 14.2., forv. afg. Helsingfors 16.2.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Haifa 2.2.
s.s. *Birgit*, C. Vilsmark, ank. Port Gentil 11.2.
s.s. *Birgitte* pass. Wight 28.1. p. R. t. Jaffa.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Finisterre 13.2. p. R. t. Rouen.
s.s. *Bodil* ank. Liverpool 14.2.
s.s. *Bogø*, Nielsen, oplagt.
m.s. *Boringia*, Væring, pass. Hornsrev 16.2. hjg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Port Gentil 10.2.
s.s. *Bothal*, H. Hansen, ank. Rotterdam 14.2.
s.s. *Brasilien* afg. New Orleans 7.2. til Kbhvn.
m.s. *Brazilian Reefer*, afg. St. John N.B. 5.2., forv. ank. Buenos Aires 25.2.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Monrovia 7.2.
s.s. *Britta* ank. Aalborg 1.2., forv. afg. Aalborg 22.2.
s.s. *Broholm* pass. Dover 15.2.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Sverige 22.1. til Boston, pass. 48,12 Gr. N., 39,32 Gr. W.
s.s. *Brynhild* ank. St. John, N.B., 7.2.

C

m.s. *California* afg. Holbæk 27.1. til Buenos Aires.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Los Angeles til Panama Kanal 7.2. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Las Palmas 15.2., forv. ank. Le Havre 20.2.
s.s. *Carmen* ank. Aalborg 9.2., forv. afg. Aalborg 18.2.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Antwerpen 2.2. til Tampico.
s.s. *Charkow* ank. København 15.2.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Suez 20.1.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Port Sudan til Port Said 15.2. hjg.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Mona 13.2., forv. ank. Casablanca 22.2.
m.s. *Chr. Holm* afg. Cartagena 15.2.
s.s. *Christiansborg* ank. Guayaquil 2.2.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Cuba 6.2.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. St. John (NB) 13.2.
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Burntisland 14.2. til Aarhus.
s.s. *Clara*, Johansen, afg. Setubal 9.2. til Bordeaux.
s.s. *Clara Clausen* afg. Flensburg 3.2. til Esbjerg.
m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Ocean Island 2.2.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Tunis 3.2.
s.s. *Cyril*, S. J. Farup, ank. Halifax N.S. 4.2.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15.2.38

LONDON	22.40	MADRID	30.00
NEW YORK	448.25	AMSTERDAM	250.35
BERLIN	180.50	STOCKHOLM	115.60
PARIS	14.85	OSLO	112.70
ANTWERPEN	75.90	HÆLSINGFORS	9.97
ZÜRICH	103.90	PRAG	15.90
ROM	23.75	WARSAWA	85.25

D

- s.s. *Dagmar* ank. Setubal 9.2.
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 14.2.
 s.s. *Dagmar, Clausen*, pass. Brünsbüttel 10.2. p. R. t. Svendborg.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Nantes 12.2. til Burntisland.
 m.s. *Danmark* ventes Botton Rouge 26.2.
 m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, ank. Nakskov 9.2.
 s.s. *Delaware* afg. Gøteborg 24.1. til Boston.

E

- s.s. *Ebro* afg. Kbhvn. 15.2. til Antwerpen.
 s.s. *E. M. Dalgas* afg. Cardiff 7.2.
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Helsingør 5.2.
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Kbhvn. 9.2.
 s.s. *Egholm* ventes til Kbhvn. 16.2.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Conakry 12.2., forv. ank. Algiers 19.2.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Haifa 4.2. til Land's End.
 s.s. *Elie*, H. J. Rasmussen, afg. Huclva 10.2.
 s.s. *Elisabeth* afg. Korpervik 7.2. til Odda.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Hull 11.2.
 s.s. *Ellen* ank. Ghent 7.2.
 s.s. *Ellensborg* ank. Aalborg 10.2.
 s.s. *Else* ank. Preston 12.2., afg. Preston 16.2.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Kingston 1.2.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Co.ombo 30.1.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Korsør 14.2. til Boston Linc.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Danzig 13.2.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* ank. St. Thomas 4.2.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* ank. Kotka 15.2., forv. afg. Kotka 16.2.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Portland 13.2. hjg.
 s.s. *Ester* ank. Helsingfors 14.2., forv. afg. Helsingfors 16.2.
 s.s. *Esther Maria*, N. P. Liisberg, afg. Rouen 12.2.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* afg. Zeebrugge 5.2. til Haifa.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Aarhus 15.2. hjg.

F

- s.s. *Fano*, J. Korff, afg. Antwerp 13.2. til Southampton.
 s.s. *Finland* afg. København 10.2. til Gdynia.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Port Said til Marseilles 14.2. hjg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Setubal 29.1.
 s.s. *Frankrig* afg. København 8.2. til Tyne.
 s.s. *Fredensborg* pass. Finisterre 14.2.
 s.s. *Frederiksborg* pass. Kbhvn. 14.2.
 s.s. *Freya* afg. Ayr 27.1.
 s.s. *Frida* ank. Guayaquil 9.2., forv. ank. Valparaiso 22.2.
 s.s. *Frode* afg. St. Vincent 12.2. til Teneriffe.
 s.s. *Fylla* pass. Gibraltar 31.1.

G

- s.s. *Garonne* ventes til Kbhvn. 15.2. (Nat).
 s.s. *Georgia* ank. Santos 14.2.
 s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 4.2. p. R. t. Haifa.
 s.s. *Gerda* ank. Watchet 13.2., forv. afg. Watchet 17.2.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Swansea 3.2., pass. Gibraltar 9.2.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Norfolk 29.1.
 s.s. *Gorm* afg. Gdynia 1.2. til Santos.
 s.s. *Grete* afg. Las Palmas 10.2., forv. ank. Gøteborg 19.2.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Philadelphia 4.2.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* i Helsingør.
 s.s. *Gudrun* pass. Cuxhaven 2.2. p. R. t. Rotterdam.
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Liverpool 2.2.
 s.s. *Gunhild* pass. Beachy Head 5.2. p. R. t. Coole.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Port Said 29.1.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Saigon 2.2.
 s.s. *Gyda* pass. Gibraltar 5.2. p. R. t. Alexandria.

H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, pass. Brunsbüttel 15.2. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Haljdan* afg. Dunkirk forv. 15.2. til Kbhvn.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Gedser 27.1.
 s.s. *Hans*, From, afg. Kappelshavn 16.2. til Hælsingborg.
 s.s. *Hans Broge* pass. Gibraltar 8.2.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Svendborg 31.1.
 s.s. *Harald* ank. Oneglia 9.2.

- s.s. *Harriet* pass. Gibraltar 8.2., forv. ank. St. Louis 16.2.
 s.s. *Helene* ank. Kotka 12.2., forv. afg. Kotka 16.2.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 29.1., forv. ank. New York 16.2.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Rotterdam 3.2.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Oran 10.2.
 m.s. *Herdis* afg. London 11.2. til Alexandria via Rotterdam.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Bordeaux 7.2. til Casablanca.
 s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 22.1. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 12.2.
 s.s. *Holland* ank. København 9.2.

I

- m.s. *India*, Krarup, afg. Beyppore til Penang 13.2. udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Dakar 10.2. til Marseilles.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Bordeaux.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. København 8.2. til Danzig.
 s.s. *Inger* ank. Kotka 16.2., forv. afg. Kotka 18.2.
 s.s. *Inger Toft* pass. Dakar 12.2.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, ank. Bordeaux 15.2.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Freetown 3.2.
 s.s. *Ivan Kondrup*, C. Larsen, afg. Gdynia 13.2. til Bordeaux.
 s.s. *Ivar* afg. Kbhvn. forv. 17.2. til Neufahrwasser.

J

- s.s. *Jakob Mærsk* ank. Dieppe 1.2.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Castro Urdiales 5.2.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Santa Maria 2.2.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Rotterdam til Hamburg 15.2. udg.
 s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 13.2.
 s.s. *Jenny* ank. Cardiff 6.2.
 s.s. *Jenny* ank. Falmouth 11.2.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Ushant 11.2.
 s.s. *Johanne* ank. Thames 6.2., forv. afg. Thames 16.2.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Jaffa 22.1.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 14.2.
 s.s. *Jonna* afg. London 14.2., forv. ank. Liverpool 17.2.
 s.s. *Juliane* ank. Bayonne 28.1.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Bangkok 14.3. udg.
 s.s. *Jutta* ank. Preston 14.2., forv. afg. Preston 17.2.
 s.s. *Jytte* afg. Danzig 20.1.
 s.s. *Jægersborg* afg. Setubal 9.2.

K

- s.s. *Kai*, Friis, afg. Dakar 10.2. til Bordeaux.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Gibraltar 13.2. til St. John N.B.
 s.s. *Karen* pass. Ostende 23.1.
 s.s. *Karen Toft* ank. Huelva 9.2.
 s.s. *Karla* afg. Las Palmas 12.2.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 15.2.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Tampico 21.1.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Barry 5.2.
 s.s. *Kentucky* afg. New York 5.2. til Oslo.
 s.s. *Kirsten* afg. Hamburg 5.2.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Swansea 17.1.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, pass. Dungeness 14.2. p. R. t. Sete.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 2.2. til Burntisland.
 s.s. *Knut* afg. Leith 4.2.
 s.s. *Kongea* afg. Aalborg 10.2. til Fenit.

L

- s.s. *Laila* afg. Buenaventura 14.2., forv. ank. Guayaquil 17.2.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Malacca for Port Svettenham 15.2. hjg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Frederikshavn 15.1.
 s.s. *Laura* afg. Bahia Blanca 10.2., forv. ank. Le Havre 25.2.
 m.s. *Leise Mærsk* pass. Gibraltar 10.2. østg.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Gravesend 4.2. til Rotterdam.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. New Orleans 5.2.
 s.s. *Lilian* afg. Bordeaux 15.2., forv. ank. Bilbao 16.2.
 s.s. *Liileborg* afg. Setubal 14.2.
 s.s. *Lily* afg. Garston 5.2.
 s.s. *Linda* ank. Larnaca 12.2., forv. afg. Larnaca 16.2.
 s.s. *London*, Hansen, ank. København 26.1.
 s.s. *Lotte* ank. Brake 10.2.
 m.s. *Louisiana* afg. Rio de Janeiro 12.2. til Bahia.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. Singapore 30.1. til Vest Indien.
 s.s. *Lynæs* pass. St. Abb's Hd. 13.2.

M

- s.s. *Magnus* ank. Danzig 12.2.
 s.s. *Maja* pass. Hollenau 15.2., forv. ank. Kotka 18.2.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Kbhvn. til Cristobal 14.2. udg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Providence RI 10.2. til Rotterdam.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. San Pedro 28.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dakar 10.2. til Havre.
 s.s. *Margrete* afg. Shields 4.2. til Oran.
 s.s. *Margrethe* ank. London 14.2.
 s.s. *Marianne* pass. Dunnet Hd. 7.2.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Curacao 28.1.
 s.s. *Marie Toft* afg. Newport 8.2.

s.s. *Marna* ank. Valparaiso 11.2., forv. ank. Iquique 24.2.
 m.s. *Marocco* afg. Palermo 14.2. til Bona.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Guiria 12.2.
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Malta 7.2.
 s.s. *Marz* ank. Ayr 7.2.
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 7.2. til Gulfen.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Norfolk 31.1.
 s.s. *M. C. Holm* afg. Puerto Padre 20.1. til New Orleans.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Sucz til Colombo 14.2. udg.
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 4.2. til Antwerpen.
 s.s. *Mette* afg. Zeebrügge 2.2.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Sabang 2.2.
 s.s. *Minsk* afg. Algier 9.2. til Alexandria.

N

s.s. *Najaden* ank. Kotka 12.2., forv. afg. Kotka 16.2.
 s.s. *Nancy* ank. Nakskov 11.2., forv. afg. Nakskov 4.3.
 s.s. *N. C. Monberg*, L. P. Hansen, afg. Rouen 10.2. til Methil.
 s.s. *Nerma* afg. Rochester 15.2., forv. afg. Thames 17.2.
 s.s. *Nevada* afg. Buenos Aires forv. 15.2. til Santos.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Amsterdam 22.1.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Shanghai 11.2. til Manila.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Gdynia 8.2. til Barletta.
 s.s. *Niobe* ank. Thames 14.2., forv. afg. Thames 17.2.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Norco* ank. Methil 8.2.
 m.s. *Nordbo* afg. Sabang 31.1. til Saigon.
 s.s. *Nordborg* ank. Middlesbrough 13.2.
 s.s. *Nordby* afg. London 11.2. til Aarhus.
 m.s. *Norden* pass. Christobal 4.2. til Kobe.
 m.s. *Nordfarer* afg. Clyde 5.2. til Hampton Rds.
 m.s. *Nordhavet* afg. New York 29.1. til Lisbon.
 m.s. *Nordhval* afg. Manila 22.1. til Los Angeles.
 m.s. *Nordkap* afg. Stettin 1.2. til Königsberg.
 s.s. *Nordlys* pass. Niton 23.1. til New Orleans.
 m.s. *Nordpol* afg. Dakar 25.1. til Hamburg.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Kbhvn. 8.2.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 15.2.
 s.s. *Olga* ank. Shields 3.2.
 s.s. *Olaf* ank. Algier forv. 15.2.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Bordeaux 2.2.
 s.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Manila 14.2.
 m.s. *Oregon* afg. Stavanger 9.2. til River Plate.
 s.s. *Orion* ank. Dakar 2.2.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Preston 8.2.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Caronte 4.2.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Saigon 15.2. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Burntisland 12.2.
 s.s. *Paula* afg. New York 11.2., forv. pass. Cristobal 19.2.
 s.s. *P. Madsen* pass. Las Palmas 1.2.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Cardiff 5.2.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Finisterre p. R. t. Port Said 14.2. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. San Pedro 31.1.
 s.s. *Polly* ank. Ghent 8.2.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Bremen 12.2.

R

s.s. *Randa* pass. Brunsbuttel 16.2., forv. ank. Thames 18.2.
 s.s. *Riga* ank. Rønne 12.2.
 s.s. *Rigmor* afg. Korsør 9.2. til Danzig.
 s.s. *Rikke* i Manchester.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 14.2.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Bremen 10.2.
 s.s. *Robert* ank. Soussé 8.2.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. New York 11.2.
 s.s. *Rosenborg* afg. Blyth 14.2.

S

s.s. *Saga* ventes til Kbhvn. 15.2.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Mohammerah 2.2.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Antwerpen 8.2.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Aalborg 13.2.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Immingham 14.2.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 8.2.
 s.s. *Sejro*, Rasmussen, ank. Guiria 1.2.
 s.s. *Selma* ank. Blyth 14.2., forv. afg. Blyth 17.2.
 s.s. *Sessa* afg. Valparaiso 4.2., forv. pass. Cristobal 16.2.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Singapore p. R. t. Hongkong 12.2. udg.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

s.s. *Signe* ank. Stockholm 31.1.
 s.s. *Sigrid* pass. Gibraltar 6.2.
 s.s. *Silkeborg* afg. Port Gentil 12.2.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Las Palmas 10.2.
 s.s. *Skagen* ank. Riga 10.2.
 s.s. *Skagerak* ank. London 31.1.
 s.s. *Skandia* afg. Nyborg 13.2. til Aruba.
 s.s. *Skjold* ank. Bordeaux 13.2.
 s.s. *Skodsborg* pass. Kopervik 14.2.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 13.2.
 s.s. *Sonja*, A. Duhn, ank. Manchester 15.2.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Dungeness 11.2. vestg.
 s.s. *Sophie* ank. Gdynia 9.2.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 15.2. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Ushant 12.2. til Huelva.
 s.s. *Stella* afg. Famagusta 11.2., forv. ank. Hull 26.2.
 m.s. *Stensby*, Kähler, pass. Panama 4.2. p. R. t. San Pedro f. O.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Honolulu 11.2.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, pass. Gibraltar 11.2. p. R. t. Malta.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Portland 3.2.
 s.s. *Svanhild* afg. Swansea 25.1. til Boston.
 s.s. *Svanholm* ank. Danzig 8.2.
 s.s. *Svava* ank. Aarhus 14.2.
 s.s. *Svend Pii* pass. St. Vincent 6.2.
 s.s. *Søborg* afg. Nantes 11.2.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 12.2. til Manchester.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Fremantle 18.2.
 s.s. *Tanja* ank. Rouen 15.2., forv. afg. Rouen 19.2.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. Kobe 17.2.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Kbhvn. 15.2. til Oslo.
 s.s. *Tekla* afg. Eastham 11.2. til Newport.
 s.s. *Tennessee* afg. Kbhvn. forv. 16.2. til Gdynia.
 m.s. *Thyra S.* ank. Antwerpen 8.2.
 s.s. *Tomsk* i Dok i Frederikshavn.
 m.s. *Tongking*, Berg, afg. Hongkong til Shanghai 13.2. udg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Rønneby Red 12.2. til Rønne.
 s.s. *Tove* afg. Gibraltar 4.2. til Malaga.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, afg. Huelva 12.2.
 s.s. *Transporter* ank. Hull 6.2.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Kbhvn. 16.2.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen forv. 16.2. til Stavanger og Kbhvn.
 s.s. *Tula* afg. Alexandria 12.2. til Algier.
 m.s. *Tunis* ank. Marseille 13.2.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. New York 12.2.

U

s.s. *Uffe* afg. Kbhvn. 12.2. til Antwerpen.
 s.s. *Ulla* afg. Santos 13.2., forv. ank. Buenos Aires 17.2.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Grangemouth 10.2. til Amsterdam.
 s.s. *Uranienborg* ank. Jacksonville 10.2.

V

s.s. *Valborg* ank. London 10.2.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Granton 14.2. til Struer.
 s.s. *Venus* ank. København 26.1.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Swansea 11.2.
 s.s. *Viborg* pass. Finisterre 14.2.
 s.s. *Viola* ank. Barry 4.2.
 s.s. *Virginia* ank. Galveston 7.2.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Capetown 10.2.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Beckton 8.2.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. København 13.2.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg forv. 15.2. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* pass. Kbhvn. 14.2.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

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

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONSORSIKRINGSANSTALTEN
AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

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

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie - H & W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

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

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

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

**Weolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 24880 (8 lines)
Vinkaco

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. %

SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference

Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE
SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 16. Februar 1938.

Nr. 7.

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

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

I. Østersøen.

432. Sverige S.-Kyst. Skåre. Oplysning om Fyrbelysning.

(U. f. s. Nr. 5/311. Stockholm 1938.)

Skåre, inre, Ledefyr er permanent slukket. *Skåre, yltre* Fyr paa c. $55^{\circ} 22',_{5}$ N. $13^{\circ} 03',_{2}$ E. benævnes i Fremtiden *Skåre* Fyr. Brændetid: 15. Juli—15. Maj.
(Kort Nr. 210, 291 og 262.)

433. Sverige S.-Kyst. Branteviks Fiskerihavn. Nye Ledefyr.

(U. f. s. Nr. 5/310. Stockholm 1938.)

I *Brantevik* Fiskerihavn paa c. $55^{\circ} 30',_{8}$ N. $14^{\circ} 21',_{1}$ E. er tændt en ny Ledefyr-linie, der viser rødt, fast Lys. Forfyret staar paa Hovedet af den N.-lige indre Bølgebryder. Bagfyret staar i Land 85 m 77° fra Forfyret. Fyrpæle. Holdt overet i Pejling c. 257° leder Fyrene klar S. om *Långagrund*.
(Kort Nr. 269.)

434. Sverige E.-Kyst. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 6/363. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Västra Ramsholmen c. $58^{\circ} 34'$ N. $16^{\circ} 51'$ E. *Gråholmen*. *Kvarnholmen*.
(E. f. S. Nr. 2/93 og 5/296 1938.)

435. Finland. Bottniske Bugt. Tuomilahti Lasteplads. Oplysning om Dybde.

(U. f. s. Nr. 3/77. Helsingfors 1938.)

Dybden i Løbet fra *Kemi inre* Red til *Tuomilahti* Lasteplads er forandret fra $4,_{5}$ m til $4,_{3}$ m ved Middelvandstand.
Kemi: c. $65^{\circ} 44'$ N. $24^{\circ} 34'$ E.

436. (T). Finland. Bottniske Bugt. Röyttä—Haukipudas. Løb inddrages. Nyt Løb aabnes. Afmærkning forandres.

(U. f. s. Nr. 4/112. Helsingfors 1938.)

Ved Foraarsudlægningen 1938 lukkes $6,_{7}$ m Løbet fra *Röyttä*, W. om *Satakari* og *Kriisi* til *Haukipudas*; i Stedet aabnes et nyt 8 m Løb fra *Ponttu* W. om *Satakari* og *Kriisi* til i Nærheden af *Haukipudas*. Dette vil foranledige følgende Forandring i Afmærkningen:

- a. Nye Sømærker:
- 2 røde Spirtønder med 1 rød, opadvendt Kost paa henholdsvis 65° 16' 45" N. 25° 09' 01" E. og 65° 16' 25" N. 25° 10' 41" E.
- 3 sort- og hvidmalede Spirtønder med 2 mod hinanden vendende, sorte Koste paa henholdsvis 65° 15' 59" N. 25° 10' 40" E., 65° 13' 34" N. 25° 11' 14" E. og 65° 13' 21" N. 25° 11' 29" E.
- En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 fra hinanden vendende, røde Koste paa 65° 14' 14" N. 25° 09' 50" E.
- En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort nedadvendt Kost paa 65° 12' 50" N. 25° 11' 32" E.
- b. Sømærker flyttes:
- Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost fra 65° 13' 25" N. 25° 11' 55" E. til 65° 13' 05" N. 25° 12' 12" E.
- Den hvid- og rødmalede Spirtønde med 2 fra hinanden vendende, røde Koste fra 65° 12' 28" N. 25° 12' 30" E. til 65° 12' 24" N. 25° 12' 35" E.
- c. Sømærker inddrages:
- Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 mod hinanden vendende, sorte Koste paa 65° 12' 25" N. 25° 11' 35" E.
- Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 65° 13' 34" N. 25° 12' 04" E.
- Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 65° 13' 35" N. 25° 12' 03" E.

437. Finland. Bottniske Bugt. Oulu. Nyt Sømærke.

(U. f. s. Nr. 3/31. Helsingfors 1938.)

En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa 65° 03' 40" N. 25° 06' 00" E.

438. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 3/68 og 3/69. Helsingfors 1938.)

a. Den hvid- og rødmalede Spirtønde med et rødt Tværtræ paa 60° 11' 02" N. 25° 01' 56" E. er permanent inddraget.

b. En rød Spirtønde med 1 opadvendt Kost er udlagt paa 60° 10' 24" N. 25° 00' 24" E.

(Kort Nr. 276.)

439. Finland. Finske Bugt. Haapasaari. Ny Ledeliuic. Sømærke inddraget.

(U. f. s. Nr. 3/66 og 3/67. Helsingfors 1938.)

1. Nedennævnte 2 nye Varder er opført:

a. *Vanhakylänmaa* (övre) paa 60° 17' 28" N. 27° 08' 33" E. bestaaende af en 1,6 m høj, hvidkalket Stenvarde.

b. *Kuutalpetäjärven* (nedre) paa 60° 18' 15" N. 27° 08' 35" E. bestaaende af en 1,6 m høj, hvidkalket Stenvarde.

Varderne er overet i Pejling c. 180°.

2. Den hvid- og rødmalede Spirtønde med et rødt Tværtræ paa 60° 17' 22" N. 27° 12' 20" E. er permanent inddraget.

440. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Leningrad Fyrskib. Taagesignal forandret.

(Anhang N. f. S. Nr. 6. Berlin 1938.)

Taagesignalet med Nautofon i Fyrskibet *Leningrad* paa c. 60° 05' N. 29° 21' E. er forandret fra Et-Stød hver 1^m. 40^s. til Bogstavet L (— — —) hver 33^s. L 10^s. Pause 23^s.

(E. f. S. Nr. 33/2258 1936. Kort Nr. 277.)

441. (P). Letland. Riga Bugt. Daugavgriva. Lys- og Fløjtetønde forandres.
(N. t. M. Nr. 1/5. Riga 1938.)
I Begyndelsen af Sommeren 1938 vil Lys- og Fløjtetønden *Daugavgriva* paa c. $57^{\circ} 05',4$ N. $23^{\circ} 58',7$ E., der nu er rødmalet, blive malet rød og hvid, lodret stribet.
(Kort Nr. 268.)
442. (P). Letland. Liepaja. Lys- og Fløjtetønde forandres.
(N. t. M. Nr. 1/5. Riga 1938.)
I Begyndelsen af Sommeren 1938 vil Lys- og Fløjtetønden *Liepaja* paa c. $56^{\circ} 30',8$ N. $20^{\circ} 51',5$ E., der nu er rødmalet, blive malet rød og hvid, lodret stribet.
(Kort Nr. 269.)
443. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken SE. Oplysning om Forsøgsgenstandes Afmærkning og Plads.
(N. f. S. Nr. 5/525. Berlin 1938.)
De røde Tønder med Dobbeltkegle, der afmærkede de udlagte undervands Forsøgsgenstande, er blevet ombyttet med gule Tønder med Dobbeltkegle.
De udlagte Genstande ligger inden for Forbindelseslinien mellem følgende Punkter:
 $54^{\circ} 05' 09''$ N. $10^{\circ} 53' 43''$ E. $54^{\circ} 05' 07''$ N. $10^{\circ} 53' 36''$ E.
 $54^{\circ} 05' 02''$ N. $10^{\circ} 54' 05''$ E. $54^{\circ} 04' 58''$ N. $10^{\circ} 53' 54''$ E.
Desuden ligger en enkelt Genstand paa $54^{\circ} 04' 50''$ N. $10^{\circ} 54' 18''$ E.
(E. f. S. Nr. 6/360 1938.)

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

444. (T). Danmark. Sundet. Flakfort. Skydeøvelser. Advarsel.
Fra *Flakfort* vil der fra den 15.—29. Marts d. A., begge Dage inklusive, om Dagen blive afholdt Skydeøvelser med Kanon. Hovedskudretning: Nord, Skudafstand: c. 8 Sm, Sikkerhedshøjde: c. 1600 m.
Naar Skydning finder Sted, vises fra Fortet: International Talstander „7“.
Endvidere vil der, naar Skydning finder Sted fra *Flakfort*, blive vist følgende Signal under den ene Raanok paa Signalmasterne fra *Middelgrundsfort* og *Dragorfort*: Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle, hvilke Signalfigurer hejses over og under hinanden, den førstnævnte Figur øverst.
Signalerne vil blive hejst $\frac{1}{2}$ Time før Skydningens Begyndelse. Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raaens anden Nok.
Signalerne er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen fra Fortet vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.
Luftfartøjer advares imod i det omhandlede Tidsrum i Nærheden af den anførte Skudretning at komme under den vedføjede Sikkerhedshøjde.
Flakfort: c. $55^{\circ} 42'$ N. $12^{\circ} 44'$ E.
445. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb N. Klokketønde gennudlagt.
Klokketønden *Rudkøbing N.* paa c. $54^{\circ} 59'$ N. $10^{\circ} 43'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/429 1938.)
446. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund W.-lige Del. Rettelse til E. f. S. Nr. 6/364 1938.
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 6/364 1938, Pkt. 2, meddeles, at den deri opgivne Længde $10^{\circ} 36' 16''$ E. skal være $10^{\circ} 35' 16''$ E.
(Kort Nr. 237, 207 og 221.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

447. Sverige. Skagerrak. *Tovas Ungar*. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(U. f. S. Nr. 6/373. Stockholm 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Tovas ungar* paa c. 58° 14' N. 11° 16' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/367 1938.)
448. (P). Norge. Skagerrak. Farvandet til Frederikstad. Løperen. Kvernskjærgrunnen. Afmærkning forandres.
(B. f. F. Nr. 2. Oslo 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid ombyttes den sorte Stage paa c. 59° 02',₂ N. 10° 58',₈ E. med en Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

449. Rusland. Hvide Hav. Cape Voronov. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 263. London 1938.)
Fyret paa c. 66° 31' N. 42° 16' E. er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 15^s. Synsvidde: 16 Sm.
450. Rusland. Kola Inlet. Salni Point. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 256. London 1938.)
Et nyt Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 6^s, er tændt paa c. 69° 07' N. 33° 28' E., 0,₅₈ Sm 174° fra *Salni Island* Fyr. Synsvidde: 4 Sm. Rød, firkantet Pyramide med en hvid Diagonalstribе.
451. Rusland. Murmansk Kyst. Shalim Island. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 264. London 1938.)
Et nyt Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3^s, er tændt paa c. 69° 24' N. 33° 06' E. paa E.-Siden af *Shalim Island*, 1,₇ Sm 223° fra *Eretik Island* røde Blinkfyr. Synsvidde: 3 Sm. Rød, trekantet Pyramide med et hvidt Bælte.
452. Rusland. Motovski Bugt. Zapadnaya Litsa Bugt. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 277. London 1938.)
Paa N.-Spidsen af *Lopatkina* Øerne er paa 69° 27' 22" N. 32° 25' 33" E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s. Rød, firkantet Pyramide med en hvid Stribe.
453. Frankrig. Dunkerque. Oplysning om Lods.
(N. t. M. Nr. 288. London 1938.)
Dunkerque Lodsdamper har nu Station indenfor en Afstand af 1½ Sm fra Lys- og Fløjtetønden *Dunkerque C. W.*, N. for *Gravelines*.
Dunkerque C. W. Lys- og Fløjtetønde: c. 51° 03' N. 2° 07' E.
454. England. Newarp Fyrskib flyttet.
(N. t. M. Nr. 6. Trinity House, London 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 5/306 1938 meddeles, at Fyrskibet *Newarp* er flyttet c. 0,₅₅ Sm N. efter og nu ligger 8,₅ Sm 59° fra *Winterton* Kirke.
c. 52° 47' N. 1° 53' E.
(E. f. S. Nr. 5/306 1938. Kort Nr. 264.)

455. Skotland. Tay Floden Indløb. Grund.

(N. t. M. Nr. 295. London 1938.)

En Grund med 5,8 m Vand er fundet paa c. 56° 27' N. 2° 40' W., 2,02 Sm 114° fra *Buddon Ness* Forfyr.

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

456. (T). Frankrig. Le Havre. Vraglystønde udlagt.

(A. a. N. Nr. 5/351. Paris 1938.)

En grøn Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt paa c. 49° 28',0 N. 0° 06',4 E. i den nye Forhavn 50 m fra *Floride* Kaj for at angive Pladsen for et sunket Vrag.

457. Frankrig. Baie de Paimpol. Baako genopført.

(A. a. N. Nr. 5/345. Paris 1938.)

Baaken *Le Dénou* paa c. 48° 48',4 N. 2° 58',0 W. er genopført.

(E. f. S. Nr. 3/174 1938.)

458. Frankrig. Porsal. Lystønde atter tændt.

(A. a. N. Nr. 6/423. Paris 1938.)

Lystønden *La Grande basse de Porsal* paa c. 48° 36',6 N. 4° 46',2 W. er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 47/3048 1937.)

459. England W.-Kyst. Wales S.-Kyst. Port Neigwl (Hell Mouth). Lystønder atter tændt.

(N. t. M. Nr. 280. London 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 5/307 1938 meddeles, at de deri nævnte Lystønder atter er tændt og i Orden.

St. Tudwal's Island Fyr: c. 52° 45' N. 4° 31' W.

(E. f. S. Nr. 5/307 1938.)

460. Skotland W.-Kyst. Isle of Lewis. Butt of Lewis. Lloyd Signalstation nedlagt.

(N. f. S. Nr. 6/645. Berlin 1938.)

Lloyd Signalstationen paa c. 58° 31' N. 6° 16' W. er permanent nedlagt.

(Kort Nr. 263.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

461. (T). Frankrig. Ile de Groix. Pen Men. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(A. a. N. Nr. 5/341. Paris 1938.)

Pen Men Taagesignal paa c. 47° 38',5 N. 3° 30',6 W., c. 400 m NW. for Fyret, er for Tiden ude af Virksomhed.

462. Frankrig. Soubise. Radiofyr atter i Virksomhed.

(A. a. N. Nr. 5/345. Paris 1938.)

Soubise Radiofyr paa c. 43° 56',2 N. 0° 59',0 W. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 44/3447 1937.)

463. Marokko. Casablanca. Pointe d'El Hank. Radiofyrt oprettet.

(N. f. S. Nr. 5/466. Berlin 1938.)

Ved Fyret paa 33° 36' 44" N. 7° 39' 22" W. er oprettet et Radiofyrt. Bølgelængde: 315,5 kc/s (951 m). Tonehøjde: 752. Type: A 2. Rækkevidde: 200 Sm. Signalet er:

1. Bogstaverne HA 2 Gange	10 ^s .
2. 3 lange Streger	30 ^s .
3. Bogstaverne HA 2 Gange	10 ^s .
4. Pause	10 ^s .
Signalets Varighed	1 ^m .
Gentagelse af Signalet	1 ^m .
	2 ^m .
Pause	4 ^m .
Periode	6 ^m .

Sendetider: Usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m, begyndende ved det 4^m af hver Time. Klart Vejr: 4 Gange hver Time, begyndende ved det 22^m, 28^m, 52^m og 58^m.**464. Afrika W.-Kyst. Senegal. Casamance Floden Munding. Sejlansvisning.**

(N. f. S. Nr. 5/467. Berlin 1938.)

Ved Lavvande og med høj W.-lig Sø er det overordentligt farligt at passere Barren paa c. 12° 34' N. 16° 45' W. Der skal holdes langs med Tønderne 1 og 3, og der skal passes paa den tværgaaende Strøm, der sætter SSE. i mod Brændingen i S., der er meget farlig.

465. Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Isla de Fernando Poo. Bahia de Santa Isabel. Oplysning om Lystøndes Plads. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 5/469. Berlin 1938.)

Den nøjagtige Plads for Lystønden paa c. 3° 46' N. 8° 47' E. er NE. for Ledefyrlinien 490 m 265° fra *Punta Fernanda*.

Indgaaende Skibe skal holde Lystønden om BB. og iøvrigt holde den grønne Ledefyrlinie med Et-Blink skarpt. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 51/3975 1937.)

466. Afrika W.-Kyst. Muniy Floden. Afmærkning. Grunde.

(A. a. N. Nr. 5/365. Paris 1938.)

Tønderne N. for *Elobey Øerne* paa c. 1° 03' N. 9° 32' E. findes ikke. Ved Indløbet til *Muniy Floden* findes kun 1 Tønde, Nr. 1, paa Banken S. for *Pointe Diéké*.I den dybe Rende med Puller med 10 og 11 m Vand N. for *Elobey* Banken findes mindre Dybder, hvilket tyder paa, at *Elobey* Banken breder sig N. efter.**467. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Peninsula dos Tigres. Fyrt forandret.**

(N. t. M. Nr. 269. London 1938.)

Fyret paa c. 16° 36' S. 11° 44' E., 2,05 Sm 187° fra Observationsstedet paa *Punta da Armacao*, er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt, fast Lys.**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****468. Panama. Colon. Oplysning om Dybde. Tønde flyttet.**

(N. t. M. Nr. 4/230. Washington 1938.)

Dybden 7,0 m 1225 m 263° fra E.-Enden af den E.-lige Bølgebryder skal rettes til 12,2 m. Spirtønden med røde og sorte, vandrette Striber, der før afmærkede denne Grund, er flyttet 411 m i Retning 90°, hvor den afmærker en Grund med 10,4 m Vand. c. 9° 23' N. 79° 55' W.

469. Venezuela. Guanta Harbour. Fyrt forandret.

(N. t. M. Nr. 275. London 1938.)

Fyret paa *Tourblanche Island* paa c. 10° 16' N. 64° 37' W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 12,8 m. Et rødt Tremmeværkstaarn.

- 470. Bahama Øerne. Great Abaco Island. Elbow Cay. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 286. London 1938.)
Elbow Cay Fyr paa c. 26° 33' N. 76° 57' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 15^s. Flammens Højde: 37 m. Synsvide: 15 Sm.
(E. f. S. Nr. 44/3456 1937.)
- 471. Cuba. Havanna Havn. Anvisninger.**
(N. t. M. Nr. 4/231. Washington 1938.)
I Indløbet til *Havanna* Havn paa c. 23° 09' N. 82° 21' W. forårsager de stærke NW.-lige Vinde i Efteraars- og Vintermaanederne stærk Sø. Store Skibe, der løber ind med stor Fart forårsager ogsaa farlig Sø. Skibe, der ligger fortøjet ved *Muelles San Francisco*, *Machina* og *Santa Clara* kan ogsaa skades af svær Sø, ligesom Skibe kan have Vanskeligheder under Ladning ved Værftet paa den modsatte Side af Kanalen. Skibe skal anvende den mindst mulige Fart og aldrig højere end den lovlige 6 Knob. Alle Forsigtighedsregler skal anvendes ved Fortøjning ved disse Værfter.
- 472. Jamaica. West Harbour Anduvning. Ledefyr flyttet.**
(N. t. M. Nr. 260. London 1938.)
a. Bagfyret er flyttet c. 579 m 68° fra den i Kortet angivne Plads til 308 m 288° fra Flagstangen paa *Boundbrook Wharf*. Flammens Højde: 15,2 m.
b. Forfyret er flyttet c. 131 m 68° fra den i Kortet angivne Plads til 180 m 68° fra Bagfyret. Flammens Højde: 7,6 m.
Begge Fyr viser stadig rødt, fast Lys. c. 18° 12' N. 76° 27' W.
- 473. Trinidad. San Fernando. Point-a-Pierre. Grund.**
(N. t. M. Nr. 294. London 1938.)
En Grund med 8,2 m Vand findes paa c. 10° 19' N. 61° 29' W., 0,03 Sm 45° fra Fyret med Formærkelser ved Hovedet af Rørledningen.
- 474. Hollandsk Vestindien. Curaçao-Aruba-Bonaire. Zonetid.**
(B. a. Z. Nr. 29/294. 's-Gravenhage 1938.)
Zonetiden for *Hollandsk Vestindien* er fra den 1. Januar 1938 4^t 30^m før *Greenwich* Middelklokkeslet og er saaledes i Overensstemmelse med Standardtiden i *Venezuela*.
Curaçao: c. 12° 10' N. 69° 00' W.
- 475. Brasilien. Pernambuco. Fyrbelysning forandret.**
(N. t. M. Nr. 306. London 1938.)
1. *Picao* røde Blinkfyret paa 8° 03' (20") S. 34° 52' (00") W. er midlertidig slukket.
2. Paa Taget af Havnekontoret, og c. 0,5 Sm 214° fra (1), er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 15^s. Flammens Højde: 39 m. Synsvide: 17 Sm. Graat Taarn paa en gul Bygning.
- 476. Argentina. Tierra del Fuego. Beagle Channel. Islotes Gemelos. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 4/239. Washington 1938.)
Nedennævnte Grunde er fundet paa de anførte Pladser i Forhold til Midten af *Gemelos Islet* paa 5° 53' 51" S. 67° 23' 09" W.:
- | | | | | | |
|-------------|--------|--------------|-------------|-------------------------------------|--------------|
| 12,3 m 0,3 | Sm 16° | fra Pladsen, | 23,7 m 0,84 | Sm 63 ¹ / ₂ ° | fra Pladsen. |
| 20,1 m 0,87 | - 44° | - — | 18,3 m 0,32 | - 276° | - — |
| 16,5 m 0,15 | - 45° | - — | 12,2 m 0,2 | - 341° | - — |
- 477. Argentina. Tierra del Fuego. Beagle Channel. Arrecife Lawrence. Fyr atter tændt.**
(N. t. M. Nr. 4/240. Washington 1938.)
Arrecife Lawrence Fyr paa c. 54° 53' S. 67° 53' W., 1590 m 204° fra *Remolino Baake* er atter blevet tændt. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 2,4^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,1^s. Flammens Højde: 8,2 m. Synsvide: 9 Sm.
(E. f. S. Nr. 29/2015 1936.)

478. Chile. Magellan Stræde. Froward Reach. Grund.

(N. t. M. Nr. 4/241. Washington 1938.)

En 6,9 m Grund er fundet paa $53^{\circ} 58' (10'') S. 71^{\circ} 05' (50'') W.$ Grunden er bevokset med Tang.

479. Chile. Morquilla Point. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 284. London 1938.)

Paa *Morquilla Point* er paa c. $37^{\circ} 47' S. 73^{\circ} 39' W.$ tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s. Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt Tremmeværkstaarn. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 4/272 1938.)

480. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt Anduvning. Lystønde forandret.

(N. t. M. Nr. 4/248. Washington 1938.)

Four Fathom Bank Lystønde paa c. $37^{\circ} 49' N. 122^{\circ} 32' W.$ er forandret til at vise rødt Lys med Hurtigblink, Hurtigblink c. 4^s, Mørke 4^s.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**481. Gibraltar Stræde. Gibraltar. Oplysning om Hulke.**

(N. t. M. Nr. 282. London 1938.)

1. *Hulk Nr. 56*, der er 78 m lang, ligger fortøjet paa c. $36^{\circ} 09' N. 5^{\circ} 22' W.$, 1445 m 334° fra *North Jetty* Fyr.

2. *Hulk Nr. 50* er flyttet c. 0,07 Sm W. efter og ligger nu 1947 m 314° fra *North Jetty* Fyr.

Hulkens Længde er 128 m.

482. Frankrig. Toulon Anduvning. Le Grand Rouveau Fyr lysør atter normalt.

(A. a. N. Nr. 5/349. Paris 1938.)

Le Grand Rouveau Fyr paa c. $43^{\circ} 04',8 N. 5^{\circ} 46',1 E.$ lysør atter med normal Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 36/2857 1937).

483. Sicilien. Talbot Grund. Tønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 266. London 1938.)

En hvid Spidstønde med 2 Kegler med Spidserne fra hinanden er udlagt paa $37^{\circ} 29' 30'' N. 11^{\circ} 40' 30'' E.$ paa *Talbot* Grund.

484. Malta. St. Paul Bugt. Hindringer fjernet.

(N. t. M. Nr. 267. London 1938.)

De i E. f. S. Nr. 42/3329 1937 meddelte Hindringer, der var udlagt paa c. $35^{\circ} 59' N. 14^{\circ} 27' E.$, er fjernet, og Sejladsen frigivet.

(E. f. S. Nr. 42/3329 1937.)

485. Italien E.-Kyst. Ortona. Fyrbelysning forandret.

(N. t. M. Nr. 298. London 1938.)

1. Paa c. $42^{\circ} 22' N. 14^{\circ} 25' E.$, 0,23 Sm 56° fra *Ortona* Klokketaarn, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 13 Sm. Ottekantet Taarn paa en mindre Fyrbygning.

2. Fyret paa Bølgebryderen, c. 0,4 Sm 119° fra (1) er permanent nedlagt.

486. Italien E.-Kyst. Cervia. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 268. London 1938.)

a. Fyret paa c. $44^{\circ} 16' N.$ $12^{\circ} 22' E.$, paa S.-Molens Hoved, er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 7,9 m. Synsvidde: 5 Sm. Pæl paa Skur.

b. Et nyt Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3^s, er tændt paa N.-Molens Hoved. Flammens Højde: 7,9 m. Synsvidde: 4 Sm. Pæl paa Skur.

487. Rusland. Azovske Hav. Yelenina Spit. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 257. London 1938.)

En sort- og hvidmalet Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt paa c. $46^{\circ} 34' N.$ $37^{\circ} 26' E.$, 13,0 Sm 232° fra *Dolgaya Spit* Fyr.

488. Rusland. Sorte Hav. Batum. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 258. London 1938.)

Ved *Batum* Fyr, *Burun-Tabiya*, paa c. $41^{\circ} 39' N.$ $41^{\circ} 38' E.$ er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 300,6 kc/s (998 m). Rækkevidde: 45 Sm. Signalet er:

Bogstavet *W* fortsat i..... 2^m.

Pause..... 4^m.

Periode..... 6^m.

Sendetider: Usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m.

489. Syrien. Beyrouth. Vrag fjernet. Fortøjningstønder genudlagt. Spærret Omraade.

(A. a. N. Nr. 5/375. Paris 1938.)

1. Vragene i Forhavnen paa c. $33^{\circ} 54' N.$ $35^{\circ} 31' E.$ er fjernet. Vraget 500 m E. for *Zier Tem Nahr Island* er ved at blive fjernet.

2. Fortøjningstønderne er genudlagt.

3. Det er forbudt uden Lods at besejle nedennævnte Omraade: Nordgrænsen er Breddeparallellell 200 m N. for N.-Spidsen af *Zier Tem Nahr Island*. E., S.- og W.-Grænsen er Kysten og ovennævnte Ø.

490. Libyen. Ez Zuetina. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 299. London 1938.)

Ez Zuetina Fyr er beliggende paa $30^{\circ} 56' 53'' N.$ $20^{\circ} 06' 42'' E.$, 0,52 Sm 255° fra den i Kortet angivne Plads. Fyret viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9^s. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 13 Sm.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**491. Comorerne. Anjouan. Bambao. Oplysning om Ankerplads.**

(A. a. N. Nr. 5/415. Paris 1938.)

Grænserne for *Bambao* Ankerplads paa c. $12^{\circ} 12' S.$ $40^{\circ} 31' E.$ angives af Forbaaken *M'Sangani Uné* og de to Bagbaaker *Achombo*. Baakerne er ottekantede og hvide med sorte Striber. Bagbaakerne har Form som en Kærv. Retning 274° .

Baaken *Gégé* er ottekantet og hvid med røde Baand. Fra Ankerpladsen skal den pejles i 184° .

492. Seychellerne. Port Victoria. Oplysninger om Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 291. London 1938.)

1. 3 sorte Spidstønder er udlagt henholdsvis 1,07 Sm 38° (a), 0,8 Sm 49° (b) og 0,55 Sm 58° (c) fra det hvide Blinkfyr paa c. $4^{\circ} 37' S.$ $55^{\circ} 28' E.$ paa Revet 0,0 Sm 59° fra Yderenden af *Victoria Pier*.

1 rød, rund Tønde med hvide, vandrette Striber og en Kugle som Topbetegnelse er udlagt 1,20 Sm 51° (d) fra ovennævnte Fyr.

3 røde Stumptønder er udlagt henholdsvis 1,27 Sm 61° (e), 1,00 Sm 77° (f) og 0,40 Sm 77° (g) fra ovennævnte Fyr.

2. Tønden tæt S. for (1 c), Tønden tæt S. for (1 d), Tønden tæt E. for (1 e) og Tønden tæt SW. for (1 g) er permanent inddraget.

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

493. Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Pamoekan Bugt. Pulle.

(B. a. Z. Nr. 33/337. 's-Gravenhage 1938.)

En Pulle med 3¼ m Vand er fundet i *Pamoekan Bugt* paa 2° 35' (54") S. 116° 27' (57") E.

494. Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Balik Papan Red. Baake opført.

(B. a. Z. Nr. 33/338. 's-Gravenhage 1938.)

Ved *Balik Papan Red* er opført en sort Jernbaake med Kegle 410 m 294° fra Baaken med Ballon paa c. 1° 15',7 S. 116° 48',5 E.

495. Filippinerne. Suluan Island. Fyr atter normalt.

(B. a. Z. Nr. 28/274. 's-Gravenhage 1938.)

Suluan Island Fyr paa c. 10° 45' N. 125° 58' E. viser atter normalt hvidt Gruppe-Blink.

(E. f. S. Nr. 5/324 1938.)

496. Filippinerne. Asuncion Pass. Lystønde genudlagt.

(N. t. M. Nr. 304. London 1938.)

Lystønden paa c. 10° 57' N. 123° 32' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 5/325 1938.)

497. Filippinerne. Negros Island. Carmen Shoals. Lystønde atter tændt.

(N. t. M. Nr. 304. London 1938.)

Lystønden paa c. 11° 02' N. 123° 20' E. er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 5/326 1938.)

498. Sibirien. Tartary Bugt. Byelkina Point. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 293. London 1938.)

Ved Fyret paa c. 45° 50' N. 137° 42' E. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 303,6 kc/s (988 m). Type: A 2. Signalet er:

1. Bogstavet *D* i..... 2^m.

2. Pause..... 4^m.

Periode..... 6^m.

Sendetider: Usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m. Klart Vejr: Hver 4^t, begyndende Kl. 0148, udsendes ovennævnte Signal 4 Gange.

499. Australien W.-Kyst. Dampier Øhav. Delambre Island E. Grund.

(N. t. M. Nr. 259. London 1938.)

En Grund med 6,4 m Vand er rapporteret at ligge paa c. 20° 25' S. 117° 09' E., 3,25 Sm 88° fra NE.-Spidsen af *Delambre Island*.

500. Australien. Queensland. Hannah Island. Fyr delvis formærket.

(B. a. Z. Nr. 30/301. 's-Gravenhage 1938.)

Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 13° 52' S. 143° 43' E. paa W.-Spidsen af *Hannah Island* er formærket af Træer paa *Burkiff Island* i Pejlinger mellem 328° og 330½°.

501. Australien. Queensland. Southport. Luftfyrtændt.

(N. t. M. Nr. 271. London 1938.)

Et Luftfyrtændt, der viser rødt Gruppe-Blink, er tændt paa c. 27° 58' S. 153° 26' E., 15,7 Sm 327° fra *Fingal Head* Fyrtændt. Flammens Højde: 32,3 m. Rødt Staaltaarn paa Bygning.

502. Australien. New South Wales. Sydney Harbour. Fyrtændt.

(N. t. M. Nr. 292. London 1938.)

Et Fyrtændt, der viser rødt, fast Lys, er tændt paa c. 33° 51' S. 151° 13' E., 0,127 Sm 116° fra *Dawes Point* røde, faste Fyrtændt. Flammens Højde: 5,5 m.

XI. Bekendtgørelser m. m.**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

- T Supplement No. 5 to Bay of Bengal Pilot.
 R 234 Suez Canal. — Port Said.
 R 2837 B Persian Gulf (western sheet).
 R 8 D Red Sea (sheet 4).
 R 1020 Australia. East Coast. — Beecroft head to Port Jackson.
 R 2119 New South Wales. — Newcastle harbour.
 R 2326 Scotland. — Loch Killisport to Cuan sound.
 R 2339 The North Sea.
 R 2885 Plans on the coast of California.
 T Supplement No. 6 to Africa Pilot, Part II.

Tyskland:

- R D. 4 Die Weser vom Wremer Loch bis Bremerhaven.
 R D. 9 Nördliche Einfahrten zum Rigaschen Meerbusen.

Tillæg.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****503. (T). Danmark. Lille-Bælt. Baaring Vig. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**

Den 10. og 11. Marts d. A. vil der blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Baaring Vig*.

Skydepladsen begrænses af *Fyns Kyst*, Breddeparallellen 55° 34' N. og Meridianerne 10° 02' E. og 9° 51' E.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

504. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

Den 16., 17. og 21. Marts d. A. vil der blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i Farvandet W. for *Samsø*.

Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne $56^{\circ} 02' N.$ og $55^{\circ} 45' N.$ samt Meridianerne $10^{\circ} 28' E.$ og $10^{\circ} 16' E.$

Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

505. Danmark. Skagerrak. Hirtshals NE. t. N. Vrag.

Vraget af Fiskerkutteren *Nordlyset*, hvorover mindste Dybde er $11,8$ m, ligger sunket i c. 16 m Vand paa c. $57^{\circ} 38',7$ N. $10^{\circ} 01',2$ E., c. $4,4$ Sm NE. t. N. for *Hirtshals* Fyr. Kutteren, der tilsyneladende er hel, ligger paa Styrbords Side, Kurs SE. t. S. Pladsen er afmærket med en lille Bøje.

(Kort Nr. 236.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER

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

Owners' &

Captains' Code

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 8 Millioner Kroner
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

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.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762
Efter Kl. 8 Ordrup 3098
Telgr.-Adr.: Stores

Amallegade 43,
København K.

Lager at alle Skibsfornødenheder

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Grandybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang, Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel uden for eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandaflgter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjet's fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttejafede. Skibsreparationsværfter og Ophaltningsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Prilager ved Toldboden.

FAABORG

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

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidigt 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. Loanløg og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygge Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemponing af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang, Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lodeses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

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

Losning og Lading. I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen, Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophaltningsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster, Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzer's 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: Ophaltningsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

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

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmølle. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 8

TORS DAG 24. FEBRUAR 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTTALLET EFTER DEN NY BEREGNING

Som allerede meddelt har Det statistiske Departement omlagt Fragtratetallet, idet man fremtidig benytter Aaret 1935 som Basis. Fragtratetallet for Januar blev efter denne Beregning 137 mod 140 i December.

Til Sammenligning for de kommende Maaneders Tal er udarbejdet følgende Oversigt over Fragtrate-tallet i 1937 med 1935 gennemsnitlig som Basis:

Januar	1937.....	135
Februar	—	135
Marts	—	141
April	—	150
Maj	—	162
Juni	—	168
Juli	—	172
August	—	176
September	—	180
Oktober	—	173
November	—	153
December	—	140
Januar 1938	.....	137

Endvidere kan oplyses, at med 1935 lig 100 har kun Aarene 1926—1929 været over Gennemsnit for 1935.

FORSLAG TIL LOV OM FERIE MED LØN

For et Par Uger siden fremsattes i Folketinget et Forslag til Lov om Ferie med Løn, og dette Forslag har derefter været drøftet af de interesserede Organisationer. Fra Arbejdsgiverforeningens Side har man rejst Indvendinger imod det, og fremført vægtige Argumenter, hvorfor man ikke fra Foreningens Side kan gaa saa vidt, som det udtrykkes i Forslaget.

Fra Skibsfartens Side vil de samme Indvendinger blive gjort. Spørgsmaalet om Ferie med Løn blev i sin Tid rejst og vedtaget i Genève i en international Konvention, og denne Konvention fik ogsaa den danske Rederdelegations Stemme, saa her er for saa vidt intet at diskutere. Naar man imidlertid i Forslaget i Folketinget vil gaa langt videre, maa der rejses Indsigelse derimod fra Skibsfartens Side. Den Konvention, der blev vedtaget i Genève, var udarbejdet af særlige Sagskyndige, der havde taget de specielle Forhold i Betragtning, som gælder for Skibsfarten, mens det nye danske Lovforslag intet Hensyn tager til, hvordan Forholdene er i andre Lande.

Man maa derfor fra Skibsfartens Side kunne regne med, at der ikke fra den danske Statsmagts Side paalægges Erhvervet yderligere Byrder end dem, der er paalagt Skibsfarten i andre Lande, som den danske Skibsfart skal konkurrere med. Man henholder sig til den allerede vedtagne Konvention i Genève, der altsaa har faaet den danske Rederdelegations Sanktion, og regner med, at de Søfarendes Ferieforhold ordnes ved en særskilt Lov i Overensstemmelse med Genève Konventionens Bestemmelser. Dansk Skibsfart kan ikke være tjent med, at der paa dette Felt skabes en særlig Ordning for Danmark, en Ordning, der vil betyde større Byrder end der er paalagt andre Landes Skibsfart med Hensyn til Ferie med Løn for de Søfarende.

MASKINMESTRENE'S LØNNINGER

I det sidste Nummer af »Maskinmesteren« — Medlemsbladet for Maskinmestrenes Forening bringes en 3 Sider lang ledende Artikel: En menig Mands Kommentarer til d'Herrer Rederes Beklagelse over Konventionen fra Genève. Det interessanteste Afsnit i den er Slutningen, hvori det hedder:

Kan Rederne efter de af dem fremsatte Kommentarer faa Regeringen til at alliere sig med dem, ja, saa hører alling op. Saa maa vi jo vise, at det er Alvor, og at det kun er rimelige Forhold og Vilkaar, vi forlanger. Det kan jo ikke nytte, man tror at have faaet Indblik i Søfart og Forstaaelse af Arbejds- og Levevilkaar i Skibe, fordi man har været Passager i et moderne Passagerskib eller i et Regeringsskib, hvor der altid er Mandskab nok. Nej, lad en eller flere af d'Herrer i Regeringen foretage en Tur frem og tilbage med en Baad, der laster 2500 Tons, og se, hvad der kræves af Mandskabet lige fra Skipper til Messedreng, over Nordatlanten Vinterdage, og umiddelbart derefter, foretage en Tur med en Baad, der skal hen og laste Koks, og bagefter ud i Nordsøen — Vinterdage — saa fik de maaske rigtig Øjnene op for, hvor rimelige Krav, der stilles er, og hvorfor de stilles.

Faar vi ikke Kravene gennemført nu, faar vi dem aldrig. Derfor, danske Maskinmestre, vis, naar Foreningen kalder, at vi staar Last og Brast, og husk saa, Foreningens Motto er »Opad og Fremad«.

Mon man ikke fra Regeringens Side, saavel som fra de menige Arbejders vil sige: Naar I har op til 700 Kr. om Maaned foruden frit Ophold om Bord og Kost, saa har I ingen Grund til Klage. Hvor mange Mennesker i Danmark er saaledes lønnet? Der er ikke 1 pro mille, der naar saa højt op. Det er sikkert og vist, at det er de færreste Mennesker, der vil kunne sende, om det skal være, 600 Kr. hjem hver Maaned til Familien efter selv at have klaret sig. At kalde dette elendigt, og beklage sig over saadanne Kaar finder næppe Sangbund nogen Steder. Maskinmestrene skulde have taget mod Redernes Tilbud, i Stedet for at male alt i de sorteste Farver og skildre Maskinmestrenes Indlægter som uværdige og ikke til at leve af o. s. v. Der er mange Professorer ved Universitetet, der ikke har den Indtægt, de har. Og mange, hvis Arbejdsdag er maaske baade længere og mere trættende end Maskinmestrenes.

DEN AMERIKANSKE SKIBSFART

Der er ikke Tvivl om, at Forholdene indenfor den amerikanske Skibsfart bliver mere og mere kaotiske som Følge af Søfolkernes Anskuelse og Optræden. Der er overhovedet ikke Disciplin eller Orden mere, i den Forstand man ellers regner, og kommunistiske Agitatører driver uhindret deres Spil. Selvfølgelig kan disse Forhold ikke vedvare. Det er interessant at se, hvad en norsk Sømand har fortalt ved sin Hjemkomst om Forholdene derovre til Bladet i sin Hjemstavns »Stavangeren«:

Jeg er netop kommet hjem fra Amerika, hvor jeg var Medlem af denne Kommunistorganisation, den skandinaviske Sømandsklub, hvis den i det hele taget kan kaldes for en Organisation. Man maa huske paa, at de fleste Medlemmer er tvunget ind i Klubben, fordi de er ombord i Skibe, som er chartret paa Amerika. Denne Klub kan, dersom den ikke bliver stoppet snarest muligt, drive det saa langt, at de norske Redere bliver tvunget til at tage deres Skibe bort fra de amerikanske Farvande, ikke alene

paa Grund af de større Hyrer, men for de stadige sit-down-Strejker, som gør, at ingen længere kan stole paa deres Folk. En Bagatel er nok til, at Klubben giver Odre om sit-down, og de fleste følger denne Ordre meget mod deres Vilje, og hvorfor? Jo, fordi de ellers ikke bliver levnet en Chance til at komme bort med en eneste Baad. Klubben har sine Folk ude til Stadighed for at kontrollere, hvem der gaar ombord i Bandene, som er nødt til at tage Folk derude.

»Den skandinaviske Sømandsklub« har heller ingen ansvarlig Ledelse. Den har noget, som kaldes for Nationalkomiteen, og den ledende er en Amerikaner, som hedder Georg Alexander. Hvad det er for en Mand, er der faa af Medlemmerne, der véd. Han skal, efter hvad jeg har hørt, være Ingeniør, men det siger jo intet om hans Kvalifikationer, som Leder af en Organisation.

Den skandinaviske Sømandsklub er i Færd med at ødelægge den norske Søfarts Position, og det er nu paa høje Tid, at der bliver sat en Stopper for denne Trafik.

Som man vil se, er Forholdene indenfor den amerikansk Skibsfart noget, der i høj Grad vedrører ogsaa os.

ADVOKAT CHARLES HAIGHT DØD.

En god Ven af Danmark, en Mand, der specielt havde Forbindelse med dansk Skibsfart, Advokat Charles Haight er i Søndags død i New York, ca. 70 Aar gammel.

Advokat Haight var i Amerika Sagfører for »Nordisk Skibsrederforening«, for »Skuld« og for »Danske Rederes Retsværn«, ligesom han — bl. a. i forskellige store Skattesager — har varetaget danske Rederiers Interesser i U.S.A. Advokat Haight var en Mand med betydelig politisk Indflydelse, og han havde en indgaaende Viden om Skibsfartslove. Et Speciale for ham var »Hague Rules«; her var han en internationalt anerkendt Ekspert. Naar de amerikanske Skibsfartslove blev saa relativt gode for udenlandske Selskaber skyldtes det saaledes ikke mindst Advokat Haight. Den afdøde har i Tidens Løb adskillige Gange været paa Besøg i Danmark, hvor han ved sit elskelige Væsen og hele sin sympatiske Fremtræden vandt sig mange Venner indenfor dansk Skibsfart. Han har saaledes holdt flere Foredrag her i Byen, og han omfattede altid de skandinaviske Lande med stor Sympati. For nogen Tid siden havde han den Sorg at miste sin Hustru, og dette Slag har formodentlig været medvirkende til, at han nu selv er gaaet bort. Fra dansk Skibsfarts Side skal der ved Advokat Haight's Død udtales en oprigtig Tak for hans store Arbejde for dette Erhvervs Interesser, hans Navn vil blive mindet og holdt i Ære af alle, der kom i Forbindelse med ham.

NYT LIMFJORDS-PROJEKT

Vandbygningsvæsenet forbereder et Projekt i Forbindelse med Planerne om en Kanal fra Nordsøen til Lønnerup Fjord i Limfjorden. Dette Projekt vil betyde en fuldstændig Omlægning af Hanstholm-Havnen.

Det oplyses herom, at efter de nye Planer skal to Havnemoler, af hvilke den vestlige ca. 1 Kilometer lange Mole vil være færdig til Foraaret, mens den anden endnu ikke er paabegyndt, ikke danne Bolværk om en Havn, men kun være Beskyttere for Kanalens Udmunding i Vesterhavet. Tværmolen, der efter de nugældende Planer danner Skellet mellem den indre og den ydre Havn, skal efter det nye Projekt forsvinde, saaledes at der bliver fri Sejlads direkte ind i Kanalen, og nogle Hundrede Meter inde i Landet, omtrent ret Syd for Hanstholm Fyr er det derefter Mening at udvide Kanalen med et stort Havnebassin, hvor der skal være Plads til saavel Fiskerbaade som Fragtskibe.

Det nye Projekt skal efter sagkyndige Udtalelser betyde, at saavel Havn som Kanal bliver lettere at anløbe i haardt Vejr end det gamle Projekt, hvor Tværmolen forhindrede Dampere i at staa ind med fuld Kraft. Forarbejdet for Kanalen er blevet sinket af de senere Ugers Vintervejr. Paa den afstukne 22 Kilometer lange Linie, som Kanalen skal følge, skal der foretages Dybdemaalinge for hver 500 Meter. Foreløbig er kun tre blevet fuldført. Kanalens Dybde skulde efter de af Ingeniør Fibiger udarbejdede Planer være 5 Meter, men efter Henstilling fra Aalborg gaar Boringerne ned i 7 Meters Dybde.

DEN INTERNATIONALE HANDELSKAMMERKONGRES I KØBENHAVN 1939

Ved et Møde forleden i den danske nationale Komité under det internationale Handelskammer gav Formanden, Grosserer *Holger Laage-Petersen*, Meddelse om, at den danske Invitation til Handelskammeret om at holde Kongressen for 1939 i København, nu alter var aktuel, idet Tokio — som man bestemte sig for paa Kongressen i Berlin 1937 — maatte opgives. Det betyder at ca. Tusinde fremstaaende Erhvervsmand — plus 3 à 400 Ledsagere — kommer til København antagelig i Slutningen af Juni 1939.

Det er almindelig bekendt, at den danske nationale Komité i mange Aar har næret Ønske om at faa en Handelskammerkongres henlagt til København, og da Bestyrelsen for Otto Mønsted's Fond i Slutningen af August 1936 vedtog at bevilge 300.000 Kr. til at muliggøre, at Danmark kunde tage Initiativet til Afholdelse af Handelskammerets 10. Kongres i 1939 i København, modtog den nationale Komité med Tak dette storslaede Tilbud. Direktør August Holms Motivering, da han i 1936 anbefalede Mønsted-fonden at bevilge de 300.000 Kr. til Formaalet, var følgende:

»Otto Mønsted var Købmand og Industrimand, og hele sin Livsgerning byggede han paa den naturlige Forbindelse mellem Produktion og Omsætning. I de senere Aar er der sket meget, der har brudt denne Forbindelse. Landene søger hinanden alene som Forbrugere og Købere. Ulemperne herved føles nu af alle, og rundt om i Verden arbejder man paa at finde Veje til at knytte Forbindelsen mellem Produktion og Omsætning uden derved at svække den nationale Beskæftigelse, hvis Opretholdelse for os alle maa staa som et Hovedformaal.

Jeg tror, det vil være i Otto Mønsted's Aand, om Fondens Midler anvendes til Fremme af saadanne Bestræbelser, og jeg tror, det vil være i Danmarks Interesse, om vort Land over en Indsats paa dette Omraade.

At en Kongres, hvor de ledende Mænd indenfor Verdensproduktion og Verdenshandel kan drøfte Mulighederne for en Genopbygning af den internationale Vareomsætning paa den internationale Beskæftigelses Grund, afholdes her i København, vil være i høj Grad ønskeligt.«

Direktør Holm havde under sit Ophold fornylig i U. S. A. i Anledning af Verdensudstillingen Lejlighed til at konferere med Det internationale Handelskammer's Præsident, *Mr. Thomas I. Watson*.

Som bekendt udviklede Forholdene i Østen sig saadan, at den japanske nationale Komité bestemte sig for at udsætte Indbydelsen til Kongressen til 1941. Saaledes blev den danske Indbydelse igen aktuel, og der førtes mellem den danske nationale Komité og Generalsekretariatet i Paris en længere Korrespondance. Paa et Møde den 14. December 1937 i den danske nationale Komité besluttedes det at meddele Generalsekretariatet, at man haabede at kunne gentage sin Indbydelse, men at der dog var visse Forhold, som maatte klares, inden man kunde tage endelig Stilling til Sagen.

Det er det, der nu er sket, og vi haaber saa at kunne byde Kongressen velkommen til København næste Aar.

REGNSKAB OG BERETNING FRA ØSTASIATISK KOMPAGNI

I Tirsdags forelaa Regnskab og Beretning fra Østasiatisk Kompagni. Beretningen indledes med, at Kompagniet mindes Stifteren og Lederen, Etatsraad *H. N. Andersen*.

Om Aarets Forløb i Skibsafdelingen fremhæves det, at Driften har vist tilfredsstillende Resultater som Følge af den Bedring i Fragtmarkedet, som prægede hele det forløbne Regnskabsaar. Kompagniets forskellige Ruter har været regelmæssigt betjent, til Dels i Samsejling med andre Rederier som i tidligere Aar.

Forholdene i det fjerne Østen i Aarets sidste Del medførte dog Ændringer i Skibenes normale Anløb og Forskydninger i Fragtilgangen, hedder det videre. I øvrigt er der truffet forskellige Dispositioner til at undgaa de af denne internationale Situation opstaaede Vanskeligheder. Motorskibet »Errin« er blevet ombygget til Betjening af Pacificruten, særlig til Befordring af Frugt til Europa og med saadan Forandring af Passagerapteringen, som passer til denne Fart.

Beretningen gør i denne Forbindelse opmærksom paa den Forskydning, der er sket henimod Passager- og Specialskibe, og i Fortegnelsen over Kompagniets Flaade er man nu gaaet over til at erstatte Lasteevnen med Ton Dødvægt, idet Lasteevnen ikke i samme Grad som tidligere

angiver Skibenes Indtjeningsevne. Endelig oplyses det, at Kompagniets Skibe ikke har haft større Havarier i det forløbne Aar.

I Omtalen af Handelsafdelingens Virksomhed fremhæves det, at saa godt som alle de Varer, Kompagniet handler med, har været udsat for Prisnedgang, og dette gælder naturligvis særlig sidste Halvdel af det forløbne Aar. Kompagniets Omsætning af oversøiske Produkter gennem Hovedkontoret var i 1937 ca. 906,000 Tons, eller ca. 13,000 Ton mindre end i det foregaaende Aar. Af denne Varemængde befordredes ca. 195,000 Ton med egne Skibe og ca. 711,000 Ton med fremmede Skibe. Kompagniets Eksport, heder det videre, er i fortsat Fremgang, og Opmærksomheden er vedblivende rettet paa at udnytte Afsetningsmulighederne paa Varemarkedet.

Man gennemgaar som sædvanlig Aarets Forløb i de forskellige Filialer og Agenturer. Om Bangkok-Filialen lyder Meldingen paa Fremgang paa alle Omraader. Singapore-Filialen, hvortil hører Underagenturet i Kuala Lumpur og Agenturet i Penang, har været paavirket af Vilkaarne for Plantageindustri og Tinminedrift, som præger hele Malakkahalvoens Erhvervsforhold. Koprprisen er i Aarets Løb dalet med ca. 35 pCt., og Priserne paa Gummi og Tin er, trods Restriktionerne, faldet med henholdsvis 30 og 22 pCt. I Skibsfartshenseende har Singapore og Hongkong været Oplagsplads for mange af de Varer, der var bestemt til Kina, men som paa Grund af Omstændighederne ikke kunde naa frem til Bestemmelsesstedet.

For Kina-Agenturernes Vedkommende har Beskræbelseerne i den sidste Del af Aaret saa godt som udelukkende været rettet paa at sikre og realisere de Værdier, der henlaa under Agenturerne i Form af Varelagre. Der er herved opstaaet betydelige Ekstraudgifter og Tab, som er afholdt af Aarets Drift. I øvrigt oplyses det, at der er truffet Forberedelser til at aabne et Kontor i Kanton.

De mancheriske Agenter har som hidtil hovedsagelig beskæftiget sig med Opkøb og Afskibning af Sojabønner til Evropa, og Organisationen har virket tilfredsstillende. Den koreanske Station Rashin har en stigende Betydning som Afskibningshavn.

Agenturerne i Indien og Birma har fortsat Udviklingen

af almindelig Import- og Eksportvirksomhed med gode Resultater, og om Agenturerne i Sydafrika oplyses det, at den gunstige Konjunkturudvikling, som var en Følge af Guldmineindustrien, har udvist nogen Afsvækkelse. Det vil nødvendigvis en tilbageholdende Salgspolitik, men Betingelserne for Agenturernes Virksomhed er vedvarende sunde.

I Agenturerne paa Pacifickysten har Bestræbelserne været rettet paa at udvide Interessescomraaderne baade i Henseende til Passagerfart, Frægtfart og Handelsvirksomhed i Vekselvirkning med Kompagniets andre Afdelinger. Forholdene nødvendiggør imidlertid et noget afventende Tempo.

Et andet Afsnit af Beretningen beskæftiger sig med Ø. K.s Deltagelse i fremmede Selskaber, der har været fortsat i samme Omfang som i tidligere Aar. Hertil har Kompagniet ydet sin Bistand til Rekonstruktion af Det danske Luftfartsselskab og har af formelle Hensyn organiseret en industriel Gren af sin Virksomhed som et selvstændigt Selskab under Navnet Aktieselskabet Store Vildmose Tørveindustri.

Kompagniets Brutto-Avance har i det hele andraget 18,6 Mill. Kr. mod 14 Mill. Kr. i forrige Regnskabsaar. Forøgelsen stammer væsentligst fra Netto-Avancen paa Skibene, som har været 9,2 Mill. Kr. mod 4,9 Mill. Kr. Avancen paa Handelen er gaaet lidt ned, nemlig fra 2,1 til 1,98 Mill. Kr., medens Udbytte i fremmede Selskaber er steget fra 2,2 til 2,5 Mill. Kr., og Avancen hos Filialer og Agenturer er steget fra 4,8 til 5 Mill. Kr.

Administrationsudgifterne har været 6,1 Mill. Kr. eller ca. 1 Mill. Kr. mere end i det foregaaende Aar. Renteudgifterne er nogenlunde uforandrede, men Skattebeløbet er derimod steget til 751,000 Kr. Til Afskrivninger er medgaaet 4,9 Mill. Kr. mod 3,5 Mill. Kr. i forrige Regnskabsaar. Der fremkommer herefter et Netto-Overskud, som inklusive Overførslen fra i Fjor udgør 7,5 Mill. Kr. Det tilsvarende Tal var i Fjor 5,5 Mill. Kr. Aktionærerne faar, ligesom for 1936, et Udbytte paa 8 pCt.

Beretningen meddeler endvidere, at ca. 82 pCt. af de ovennævnte samlede Indtægter paa 18,6 Mill. Kr. stammer fra Erhvervsvirksomhed i Udlandet.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Polens Kuleksport i Januar Maaned 1938

De fra Polen i Januar Maaned d. A. eksporterede Kwanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	i 1000 Tons
Østrig	80
Czekoslovakiet	7
Sverige	173
Norge	38
Danmark	17
Finland	16
Lettland	18
Frankrig	114
Belgien	52
Holland	15
Schweiz	2
Italien	103
Grækenland	2
Malta	3
Algier	14
Ægypten	10
Øvrige Afrika	14
Argentina	21
Bunkerkul	128
	857
Danzig	32
Ialt	889

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Aaret 1937

Den samlede Kuludførsel i Aaret 1937, sammenlignet med Udførselen i 1936 var som nedenfor nævnt. Det fremgaar af denne, at den samlede Udførsel i 1937 androg 2,007,478 Tons, deraf til Danmark 137,962 Tons — mod 2,010,241 Tons, deraf til Danmark 150,532 Tons, i 1936.

	1937:	1936:
Malta	—	3,013
Algier	44,070	—
Ægypten	28,190	17,474
Argentina	29,088	38,114
Belgien	239,578	82,668
Brasilien	11,900	—
Danmark	137,962	150,532
Tyskland	360	—
England	3,305	4,000
Kolonier	11,928	—
Estland	165	—

Finland	19,353	17,145
Frankrig	999,870	911,018
Grækenland	23,267	11,642
Holland	90,509	51,899
Island	21,083	9,345
Italien	317,635	97,805
Jugoslavien	2,750	—
Lettland	5,580	—
Marokko	2,950	—
Sverige	824,037	572,780
Norge	55,057	42,806
Senegal	2,800	—
Sudan	7,500	—
Tunis	17,651	—
	2,907,478	2,010,241

Gdynia Havn i December 1937

Der indgik i Maanedens Løb 490 Skibe med 482,824 N.R.T. mod 542 Skibe med 522,719 N.R.T. i November 1937.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal Skibe:	Tonnage:
Polen	59	69,051
Danzig	5	2,152
England	17	34,581
Danmark	67	43,633
Estland	22	16,479
Finland	27	33,075
Frankrig	2	2,283
Grækenland	10	25,422
Holland	21	9,909
Jugoslavien	3	4,543
Litauen	1	591
Lettland	22	24,522
Tyskland	62	47,633
Norge	38	33,266
Panama	2	1,723
Rumænien	1	2,221
Amerikas Forende Stater ..	7	23,550
Sverige	112	74,341
Sovjetrusland	3	4,945
Italien	9	28,868
	490	482,794

Vareindførslen i December androg 175,518 Tons mod 156,108 Tons i November. Af indførte Varer kan nævnes: 8,206 Tons frisk Frugt, 4,605 Tons Saltsild, 1,873 Tons fri-

ske Sild, 603 Tons ran animalsk Fedt, 2,514 Tons Huder, 148 Tons Tjære og Snøremidler, 1,627 Tons Uld- og Uldaffald, 79 Tons Farver, 81,640 Tons gammelt Jern, 639 Tons Maskiner, Apparater og Dele dertil, 179 Tons Automobiler, Motorcykler og Dele dertil, 11,876 Tons Bomuld og Bomuldsaffald, 260 Tons vegetabiliske Olier og Fedtstoffer, 337 Tons Tran, 143 Tons Frø og 137 Tons Bomuldsstoffer.

Vareudførslen i December androg 619,457 Tons mod

619,273 Tons i November. Af udførte Varer kan nævnes: 1,020 Tons Malt, 197 Tons saltet Skinke og andre salledede Varer, 1,990 Tons Bacon, 1,745 Tons Pølsevarer, 344 Tons slagtel Fjerkræ o. lign., 796 Tons Smør, 1,227 Tons Æg, 14,208 Tons Brædder og Telegrafstønger, 3,987 Tons Cement, 743 Tons Finér, 213 Tons Kurvemagerivarer, 466,524 Tons Eksportkul, 59,554 Tons Bunkerkul, 11,223 Tons Koks, 3,548 Tons Støbejern og Jernrør og 12 Tons Huder.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Januar Maaned 1938

Nation	Antal	Ialt	N. R. T.
Danske	1,111		325,755
Svenske	221		58,216
Norske	28		38,301
Tyske	106		35,903
Engelske	20		20,544
Franske	1		406
Finske	31		25,122
Hollandske	10		13,784
Belgiske	2		7,886
Letlandske	2		2,610
Estlandske	7		4,266
Islandske	3		2,237
Amerikanske	7		21,845
Græske	2		5,922
Italienske	1		1,412
Polske	3		16,330
Danzigske	2		2,461
Pannmaske	1		3,671
Argentinske	1		2,816
Ialt	1,589		584,437

Kollision med Masned Sundbroen

I December 1935 blev Masned Sund-Broen paasejlet, hvorved der opstod store Vanskeligheder for Statsbanernes Juletrafik sydpaa. For den Skade, som i sin Tid opstod, vil Statsbanerne have Erstatning, og forleden var denne Sag til Domsforhandling i Sø- og Handelsretten.

Landsretssagfører Axel Schmidt nedlagde paa Generaldirektoratet for Statsbanernes Vegne Paastand paa, at United Molasses Co., London, som Rederi for Damperen »Atheltarn« af Liverpool skal betale en Erstatning paa 321,492 Kr. 91 Øre. Højesteretssagfører Ballhausen, der var modt for Rederiet, krævede Frifindelse.

Paasejlingen skete den 12. December 1935. »Atheltarn« stødte to Gange mod Masned Sundbroens søndre Fag og skulpede det i Vandet. Et meget væsentligt Led i den danske Jernbanetraffic var dermed afbrudt.

Statsbanerne gør endvidere gældende, at Skibet er blevet styret forkert. Da der fra Lodsens Side blev klaget over Besejlingsforholdene, stillede Statsbanerne gratis en Bugserbaad til Raadighed, og denne kunde man have rekvireret.

Fra Rederiets Side gjorde man gældende, at Uheldet var hændeligt. Skibet havde passeret dette Sted 24 Gaange før. Paa Grund af Broerne, der ligger saa tæt op ad hinanden, var Besejlingsforholdene vanskelige. Lodsens mente imidlertid, at Vej- og Strømforholdene den Dag ikke nødvendiggjorde Bugserhjælp. Da man passerede den nye Bro, mistede Skibet imidlertid Styringen, hvilket maa skyldes Strømhvirvler fra den nye Bros Piller. Forholdet var saaledes, at man nærmest maatte sejle i Zigzag for at komme gennem Broabningerne. Kaptajnen stod selv ved Rattet og udførte de Ordre, som Lods C. Spenner, Masnedø, raabte ned til ham.

Svendborg Havn

Svendborg Havns Budget balancerer med 322,658 Kr. og viser et Driftsoverskud paa 42,703 Kr. Nettoformuen er ca. 2 Mill. Kr. Havneudvalget har vedtaget at opføre en ny Havnebygning, hvortil er bevilget 55,000 Kr., samt at udføre Kajarbejdet til 18,000 Kr. Paa Budgettet er ikke taget Hensyn til Uddybningsarbejdet i Sundet, idet Havnebestyrelsen hævder, at dette er Gennemsejlingsfarvand, og at Staten derfor maa bære en Del af Udgiften.

Græsk Damper »Flora« grundstødt

Søndag Eftermiddag meddelte Blaavand Radio, at den græske Damper »Flora« var strandet paa det yderste af Horns Rev og stod paa 7 Meter Vand. Svitzers Bjergningsdamper »Bjørn« af Esbjerg og »Garm« af Frederikshavn anmodedes om Assistance. Kl. 18 meddelte Damperen, at den ønskede hurtig Hjælp, da dens Stilling var alvorlig. »Flora«, der er paa 2970 Nettotons, var paa Vej nordpaa.

Mandag Morgen lykkedes det Svitzer at faa »Flora« af

Grunden ved indtrædende Højvande, og senere indkom den græske Damper til Esbjerg for Dykkerundersøgelse, hvorefter den fortsatte til Aarhus.

Arkitekt E. Monberg død

Arkitekt Emanuel Monberg er død, 60 Aar gammel. Foruden en Række Bygningsværker af mere privat Karakter har Arkitekt Emanuel Monberg opført Dansk Dampskibsrederiforenings Hus i Amaliegade og D.F.D.S.'s Bygningskompleks paa Strandboulevarden og Kontor og Lager i Frihavnen.

Ved sin Død var Arkitekt Monberg Indehaver af en Række Tillids- og Æreshverv og i Aarene 1924—30 var han Formand for Akademisk Arkitektforening.

Søforklaring

Ved Søretten i Svendborg er afgivet Søforklaring i Anledning af lysk Motorskib »Gerda«s Forsinkelse paa Rejse fra Stettin til Svendborg. Det oplystes, at »Gerda« allerede den 23. December havde været tillastet, men paa Grund af Isvanskeligheder var Afsejlingen først sket den 25. Januar. Ladningsmodtagerne protesterede mod, at der havde været Ishindringer den 23. December, og kræver nu 1100 Kr. i Erstatning.

Nybygningsbrand paa Nakskov Værft

Lørdag Aften opstod der paa Nakskov Skibsværft Ild i den store Nybygning til Chile, Motorskibet »Aconcagua«, der laster 5,800 Ton og som var saa vidt færdigt, at det skulde afleveres i Begyndelsen af Marts.

Det var det store øverste Dækshus midtskibs med hele 1. Klases Passagerindretning, som brændte, og man regner med, at de tre elegant udstyrede Saloner, Spice-, Ryge- og Damesalonerne samt Baren og de fleste af Kamrene blev ødelagt.

Skaden er meget omfattende. Selv om den naturligtvis dækkes af Forsikringer, er Branden meget generende for Værftet, der arbejder paa højeste Ydeevne og har Ordre flere Aar frem i Tiden, saa enhver Forsinkelse er generende. Man regner med, at Skaden andrager 250,000 Kr.

Erstatningssag for Sø- og Handelsretten

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag, som af Skibsfører J. Hansen, Svendborg, var rejst mod Foreningen af »Danske Stavefabrikers Fælleskontor«. Hansen havde Certeparti med Firmaet, hvorefter han med sit Skib, Motorskibet »Elly«, skulde indtage Ladninger Drittelmaterialer og derefter sejle til Memel. Der var aftalt en Lumpsumfragt paa 1,225 Kr. for 1 Havn og 1,350 Kr. for 2 Havne. Han foretog 1 Rejse i Juni og 2 i Juli 1937, men kunde, da han den 7. August kom til Odense, ikke faa Last for 23. August. Han maatte tage anden Last, der bevirkede, at han gik Glip af August-Lasterne. Han erklærede, at Firmaet havde brudt Certepartiet og var forpligtet til at betale ham 972 Kr. (subsidiært 918 Kr.) for Fragttab. Sagsøgte krævede Frifindelse, idet man hævdede, at Hansen paa 3. Rejse af egen Skyld blev noget forsinket, hvorfor man maatte tage et andet Skib, og desuden havde man tilbudt ham en Rejse i September.

Sø- og Handelsretten gav imidlertid sagsøgte Ansvar for, at den 1. Rejse ikke blev til noget, og domte »Danske Stavefabrikers Fælleskontor« til at betale Skibsfører Hansen en Erstatning paa 612 Kr. 50 Øre plus Renter og 125 Kr. i Omkostninger.

Rederiaktiebolaget »Svea«

Stockholms Rederiaktiebolag Svea har udsendt Regnskabsmeddelelse for 1937, hvoraf fremgaar, at Netto-Overskudet andrager 2,325,573 Kr. Aaret forud var Overskudet 1,630,000 Kr. Paa Flaaden er afskrevet 1,210,000 Kr. Bestyrelsen foreslaar for 1937 at udbetale 2 Kr. pr. Aktie, hvilket svarer til 6.67 pCt. mod 5.83 pCt. for 1936. Til forskellige Fonds overføres 1,130,000 Kr. og i ny Regning 307,278 Kr.

Selskabet har som meddelt fornylig bestilt et 15,000 Tons Tankmotorskib ved Nakskov Skibsværft til Levering i 1939. I Aar faar man et lignende 15,000 Tons Tankskib fra Kockums Værft, og med de to Nybygninger naar Selskabets Tankskibsflaade op paa 45,000 Tons Dødvægt.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Der er desværre stadig ingen Tegn til nogen Bedring paa Fragtmarkedet. Enkelte Markeder viser nu og da Tegn paa forøget Aktivitet, men i Øjeblikket tilbydes der saa meget Tonnage, at der bliver slaaet Bom for selv den ringeste Bedring i Raterne, og ved klog Taktik lykkes det til og med overfor Befragterne at trykke Raterne under det Tal, de oprindeligt havde kalkuleret med at maatte betale. Grunden til de sløje Forhold maa hovedsagelig søges i Manglen paa Interesse for Korn-Tonnage. Der er utvivlsomt i Europa Trang til store Mængder Korn endnu i indeværende Serial-Aar, men hvad Grunden end er, fører Importørerne en meget forsigtig Indkøbspolitik med deraf følgende Resultat, at Efterspørgslen efter Tonnage for saadanne Transporter er minimal. Det maa dog formodes, at der før eller senere bliver større Efterspørgsel efter Korn, og der skulde da være en Mulighed for bedre Forhold paa Fragt-Markedet.

River Plate Markedet har, hvad Forretning til europæiske Destinationer angaar, været praktisk talt livløst. Der er derimod sluttet enkelte Baade op til Rio og Santos til omkring 8/3d., ligesom der cirkulerer en Ordre fra Plate til Callao, hvorfor der antagelig kan faas omkring 14/-. Det australske Kornmarked viste heller ikke nogen større Lyst efter at tage Tonnage. Der noteres enkelte tentative Ordre for April-Afskibning til Minimalraterne, men der sluttedes kun en enkelt 6,500 Tonner, der gik ud i Ballast fra U.K. til Minimalraten.

Montreal har taget enkelte Baade for f.o.w. Lastning til Minimalraten, og i Tirsdags rapporteredes Tonnage sluttet fra Gulfen for Korn til 2/9d. til Antwerpen eller Rotterdam. Den sidstnævnte Rate er en væsentlig Nedgang sammenlignet med sidste Slutning.

Hvad de øvrige Kornmarkeder angaar har Nordpacific taget en enkelt Baad for Hvede til Irland til 27/6d. Fra Sortehavet har Russerne tilsyneladende yderligere Korn disponibel for Eksport, og antydede de straks at ville betale 12/6d., men da der tilbyedes dem græsk Tonnage til 11/9d., trak de straks deres Ordre ud af Markedet, og i Øjeblikket er det umuligt at faa nogen Indikation om, hvad de vil betale.

Heller ikke paa de andre oversøiske Markeder er der mange Lyspunkter. Scrapjern U.S.N.H./Europa, som i sidste Uge sluttedes til 18/- til Danzig/Gdynia, indikerer nu 17/- til U.K. Scrapjern U.S.N.H./Japan ligger omkring 18/6d., og paa Net Terms indikeres U.S. Atlantic/Japan \$4.50. Fra Cuba indikeres for indtil 6,000 Tonner, der kan give meget tidlig Marts Cancellering, 16-, men rapporteres iøvrigt stor Tonnage sluttet til Antwerpen direkte til den lave Rate af 13/6d.

Nordpacific-Markedet har været noget mere aktivt.

I Ugens Begyndelse betaltes British Columbia/U.K. paa f.i.o. Terms med 24/6d., men i de sidste Dage er der sluttet flere Baade til 24/-. Der noteres enkelte Transpacific-Forretninger for Lumber. Raten ligger omkring £8,500 à £9,000 for Baade omkring 500,000 Cubicfeet Bale. Intercoastal Lumber indikerer \$12.50 for Marts Lastning.

Østens Markeder har været rolige. Soyabønner ligger nominelt omkring 33/-, Basis Rotterdam eller Hamburg. Sukker fra Philippinerne til U.S.N.H. sluttetes tidlig paa Ugen til \$9.—, men akcepterede engelsk Baad senere \$8.75, begge Forretninger for April Lastning. Saigon-Ris viser ingen større Interesse for Tonnage. Der noteres en enkelt Ordre til 32/6d., hvilket græsk Tonnage er villig til at acceptere, men Befragterne foretrækker andre Nationaliteter. Fra Rangoon indikeres 33/- for Ris til 2 Havne Sydfinland, ligesom der sluttedes 6,000 Tonner til 30/- til Holland direkte. Fra Madraskysten er sidst betalt 30/- til U.K. for Maj-Lastning, og fra Bombay-Siden er sluttet til 28/- for April-Lastning, begge Forretninger Basis Linsæd/Kærner. Bombay/U.S.N.H. indikerer 29/- for Linsæd Marts/April, og for Hvede i Sække Karachi/U.K. indikeres 25/- for Juni/Juli Lastning.

De europæiske Markeder er uden større Forandringer, og der er næppe noget Haab om bedre Forhold i denne Sektion, før Trælast-Markedene igen aabner. Dette synes at være gaaet op for Rederne, og de sidste Dage har derfor ogsaa vist en tiltagende Oplægning af dansk Tonnage.

Middelhavs-Markedet er sløjt. Fra Sortehavet har Russerne, som ovenfor nævnt, Anvendelse for Tonnage for Korn, men de holder Ordrene tilbage i Haab om at faa billigere Tonnage. Iøvrigt er der fra Nicolaieff sluttet forskellige Baade med Kul. For en Kontrakt til Northern Range fra Marts til December er betalt 13/6d., og for en enkelt 6,000 Tonner til Rouen eller Rotterdam 12/6d., Marts, ligesom der fra Nicolaieff til Sète er sluttet et Par 5,500 Tonner til 11/- for Pitch.

De udgaaende Kul-Markeder er meget svage med utilfredsstillende Tilgang paa nye Ordre. Trælast-Markedene er stadig rolige, men der er dog visse Tegn til, at Befragterne begynder at vise Interesse for at faa i hvert Fald en Del af deres Ordre dækkede.

Paa Timecharter-Markedet har der været roligt. Del mest bemærkelsesværdige er faktisk Russernes Befragtning af forskellige Baade paa omkring 4,000 Tons for Trælastfarten til Rater, der ligger omkring 5/4¹/₂d. Stor Dieseltonnage er sluttet for Transatlantic-Rundtur til 6/6d. I Vestindia-Farten er sluttet 4,000 Tonner for 3 Maaneder til \$1.40.

Den savnede Svendborg-Skonnert naaet Havn

Under de sidste Storme har der hersket en vis Ængstelse for Svendborg-Skonnerten »Asta«s Skæbne. Skonnerten, der tilhører A. E. Sørensens Rederi i Svendborg, havde ikke været rapporteret siden den 27. Januar, da den passerede Hirtshals paa Vej til Irland med Træ. Omkring den 1. Februar fik man dog gennem en Fiskekutter Meddelelse om, at »Asta« sammen med flere andre Skibe havde søgt Læ i Aalbæk-Bugten under den første Storm, men hvor den befandt sig under de følgende Storme, har man ikke endnu naaet oplyst.

I sidste Uge fik Rederiet Meddelelse om, at Skonnerten var indkommet til Plymouth. Den har mistet en Del af Dækslasten, men har ellers ikke lidt Havari. Skonnerten fortsætter til Bestemmelsesstedet, naar Forholdene tillader det.

Aalborg Værft fik Hirtshals-Ordren

Skibsreder Mosvold, der er Reder for Ruten Hirtshals-Kristianssand, har sluttet Aftale med Aalborg Værft om Bygning af en ny Baad til Ruten Hirtshals—Kristianssand.

ikke, som først meddelt, med Frederikshavn Skibsværft. Færgen skal have Plads til 400 Passagerer, 35 Automobileer og 2 store eller 4 smaa Jernbanevogne. Omkostningerne bliver ca. 2 Millioner Kr.

Bombøbøssen

Der er udsendt Beretning om Sømandsstiftelsen Bombøbøssens Virksomhed, Regnskab m. m. i 1937.

Den 1. Januar 1937 boede i Sømandsstiftelsen 9 Ægtepar og 26 enlige Sømænd. I Aarets Løb er 1 Sømand afgaaet ved Døden. I Stiftelsen er i Aarets Løb optaget 1 Ægtepar og 2 enlige Sømænd. Den 31. December 1937 boede i Stiftelsen 10 Ægtepar og 27 enlige, gamle Sømænd. Ialt 47 Personer.

Virksomheden inden for Stiftelsen er gaaet sin sædvanlige rolige Gang. »Bombøbøssen« har i Aarets Løb givet Bolig, Lys, Varme og fuld Middagsbepsning til Beboerne, ligesom der ogsaa er givet disse Pengeunderstøttelse og Hjælp til Beklædning.

For Beboerne har i Aarets Løb været afholdt de sædvan-

lige Fester, hvortil Enker efter tidligere Beboere tillige har været indbudt.

I Stiftelsen er der foretaget de almindelige Vedligeholdelsesarbejder. Samtlige Legatbestemmelser er overholdte.

I Stiftelsens Direktion er i Henhold til Kongelig Resolution af 30. Juni 1937 indtraadt Kommandørkaptajn, Baron Niels Juel-Brockdorff i Stedet for Kontreadmiral Godfred Hansen, der er afgaaet ved Døden.

»Bombebøssen« har i Aarets Løb modtaget et Legat: Skibsbygger Poul Abraham Barfoeds Legat til Bombebøssen i København paa 25,000 Kr., samt en Række Gaver, bl. a. fra Rederierne.

For al den Venlighed, der er vist Stiftelsen og dens Beboere, bringer Direktionen sin hjerteligste Tak.

Ny Sømandspræst til Hamborg

Til ny dansk Sømandspræst i Hamborg er udnævnt cand. theol. Sigfred Ingstrup Mikkelsen.

Den nye Præst er født 1905 i Svendborg. Han er Søn af Grosserer Mikkelsen, Horsens, og blev Kandidat 1931. Han søgte ikke Præstekald, men rejste nogle Aar til Amerika, hvor han den senere Tid virkede som en Slags uordineret Medhjælper ved den danske Kirke i New York. Til sidst blev det hans Ønske at vende hjem for at søge Embede, og nu vil han, saa snart han er ordineret, rejse til sin nye Virksomhed som udsendt Præst for »Dansk Sømandsmission i fremmede Havne« samt for den danske Menighed i Hamborg og det danske Alderdomshjem.

Thomas Ths. Sabroe

Paa et Bestyrelsesmøde i Gaar i Aktieselskabet Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus, vedtoges det at indstille til Generalforsamlingen at fordele Overskuddet for Driftsaaret 1937, ialt 435,614 Kroner 21 Øre, paa følgende Maade: Henlæggelse til Ekstra-Reservefond 18,108 Kroner 64 Øre, 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne 100,000 Kroner, 10 pCt. Tantieme til Bestyrelsesraadet 29,106 Kr. 41 Øre. Ekstraordinær Afskrivning paa Ejendom 100,000 Kroner. Overført til næste Aar 188,099 Kr. 16 Øre.

Italiens Nybygnings-Program

I et officielt Communiqué meddeles, at de 41 Handelskibe med en samlet Tonnage af 225,000 Tons, om hvis Bygning, der er bleven truffet Bestemmelse af Regeringen, vil blive bygget i Løbet af 4 Aar. Udgifterne vil udgøre 1 Milliard Lire, men der vil ikke blive foretaget nogen særlig Finansoperation for at dække denne Udgift.

Det forlyder i denne Forbindelse ogsaa, at der blandt andet skal bygges 11 Motorskibe a 2750 Tons Dødvægt for Ruterne paa Nordeuropa og Østersøen. Det bliver hurtigtgaaende Skibe med Fryseanlæg.

Georg Stage Dreng

Foreningen »Georg Stage Dreng« er som allerede nævnt stiftet, og Foreningen har straks fra Begyndelsen udsendt et Blad. Nr. 2 er kommet i disse Dage, og Foreningen haaber ikke mindst derigennem at komme i Forbindelse med de mange G.S. Dreng, som for Øjeblikket befarer Søen eller er bosat i det fremmede.

Det er en smuk og rigtig Tanke saaledes at samle de gamle Kammerater, og alle, der har lidt — eller meget — tilovers for »Georg Stage« og for Drengene der, ønsker Foreningen hjertelig til Lykke og Held med at samle saa mange som muligt.

Lange Ophold i Oran og Dakar

The Baltic and International Maritime Conference meddelte, at der for Tiden er stærk Ophobning i Oran, og et Skib, som skulde losse 2,500 Tons Koks, blev opholdt i ti Dage. Lasten var sluttet for Regning Mid. Atlantic Shipp. Co.s London og blev transporteret fra Oran til Spanien. Demurrage-Raten var 4 pence, hvilket er sædvanlig for Laster til Bunkringspladser, medens 8 pence pr. Netto Reg. Tons er den sædvanlige Rate for »Medcon Charter«. Rederne opfordres derfor til ikke at gaa med til mindre end 8 pence pr. Netto Tons for lignende Ladninger, der er bestemt til Spanien fra Mid. Atlantic Co.s Regning, naar der foreligger stor Risiko for lange Ophold.

Redningsdaad

Under den haarde Storm, der rasede i de sidste Dage af Januar, skete der en Ulykke udenfor St. Ives Bugten paa Kysten af Cornwall. Redningsbaaden, der var gaaet ud for at redde Mandskabet paa Damperen »Alba«, som var strandet i Brændingen, kæntrede, og 4 Mand druknede. 3 blev saaret, medens der savnes yderligere 3 Mand.

»Alba« var paa Rejse fra Barry til Cicitavechia med en Ladning Kul og havde en Besætning af 24 Mand. Under den forfærdelige Storm søgte Skibet ind til St. Ives Bugten, men tog Fejl af Løbet og gik paa Grund i Brændingen omtrent 90 Meter fra Land. Der stod Skibet, medens Søerne ustandseligt brød over det fra For til Agter. Redningsbaaden gik øjeblikkelig ud, og fra Land iagttog Hundreder af paarørende, som havde kæmpet sig ned til Stran-

den gennem Storm og blindende Regn, hvordan Baaden arbejdede sig ud mod Havarislen i den voldsomme Sø. Endelig var den lykkelig og vel ude ved Siden af det strandede Fartøj. Fra Land saa man, hvorledes 18—19 Mand entrede i Lejdere nedad Skibssiden. Til sidst kom den tyvende Mand ombord. Det var Maskinisten, man havde ventet paa. Men idet nu Redningsbaaden stod ud fra Skibet, lød der et Rædselens Skrig fra Land. En kæmpebølge havde taget Redningsbaaden og kastet den helt rundt. Alle var faldet i Vandet med Undtagelse af tre Mand, som paa en mærkelig Maade havde klareret at holde sig fast, til Baaden rettede sig op igen. 20 Mand klyngede sig til Baaden. 11 laa omkring i Havet.

Redningsbaadens Mandskab kom alle ombord ved egen Hjælp og fik reddet en Del af de skibbrudne op i Baaden igen, og Tilskuerne i Land sprang ud i Brændingen, dannede Kæde og fik trukket de i Land, som laa og svømmede for Livet, men 4 druknede, 3 saaredes alvorligt.

Den 7de »Management«-Kongres

Teknisk og driftsøkonomisk interesserede Danske inviteres til international Kongres i Washington i det kommende Efteraar, hvor den 7de saakaldte Management-Kongres afholdes.

Den moderne Produktion og Varefordeling har ikke alene selve Teknikken som Grundlag, men er ogsaa i meget høj Grad afhængig af, at de tekniske Hjælpemidler og Systemer administreres og udnyttes paa den mest rationelle Maade.

Arbejdet herfor er i ret betydelig Grad blevet gennemført paa international Basis, idet der i en Aarrække har virket en verdensomspændende Organisation »International Committee of Scientific Management«, hvis Præsident er Lederen af Levers-Koncernen, Viscount Leverhulme. Foruden den internationale Komite — hvis Hovedsæde for Tiden er London — findes der i mange Lande nationale Komiteer.

Den 7de Kongres afholdes i Washington i Dagene 19.—23. Sept., og man venter, at over 30 Lande vil blive repræsenteret paa Kongressen.

Søassuranceforeningen »Ærø«

Søassuranceforeningen »Ærø« har holdt aarlig Generalforsamling.

Formanden, Skibsreder Kr. Albertsen, bød Velkommen og aflagde en kort Beretning om Virksomheden.

Assurancen var sluppet nogenlunde heldigt gennem Aaret. Sagen ang. »Nathalie« var tabt ved Underretten, vundet ved Overretten, men tabt ved Højesteret. Der havde været et Totalforlis og en Del mindre Havarier.

Regnskabet viste: Vindings- og Tabskonto: Præmier ialt 65,447 Kr., Tøjsforsikringspræmie 3,322 Kr. — Af Udgifterne: Dispatcherede Havarier 130,023 Kr., øvrige uafgjorte Havarier 33,000 Kr., ialt 163,023 Kr. Fragaar kalkulerede Havarier pr. 31. Decbr. 1936 109,176 Kr. Tilkommande Havarier i 1937 53,847 Kr. Aarets Overskud: 4,671 Kr.

Reservefonden udgjorde den 31. December 1936: 5,568 Kr., den 31. December 1937: 92,612 Kr.

I Foreningen var den 31. December 1936 forsikret 83 Skibe til et samlet Beløb af 1,405,600 Kr., udgaaet ved Salg og Forlis 2 Skibe (40,000 Kr.). Den 31. December 1937 var der forsikret 81 Skibe for 1,426,500 Kr., paa Aktieret 40,000 Kr., ialt 1,466,500 Kr.

Fremtidens Atlanterhavslinere

Direktor i Compagnie Générale Transatlantique, Malglaive, har holdt et interessant Foredrag om Fremtidens Atlanterhavslinere. Man maatte regne med en voksende Konkurrence fra Luften, og derfor saa vidt som muligt forøge Skibets Fart. Denne maatte være 4 a 5 Knob større end det nuværende Maksimum, hvilket vilde udkræve seks Skruer og en Maskinkraft paa ca. 400,000 HK. Skruerne maatte drives af Elektromotorer, og det samlede Maskineri maatte indtage mindre Plads end i »Queen Mary« og »Normandie«.

Skibets Længde maatte være ca. 1330 Fod eller 300 Fod længere end »Normandie«. Dets Ydre maatte være en logisk Udvikling af de nuværende Skibe, idet man drog den størst mulige Fordel af alt, hvad der vides om streamline, af meget, der i Øjeblikket bruges i Flyvemaskine-Industrien, og af alt, hvad der vides om Glas-Bygninger. Skibet maatte være en Art »speed-boat«, fuldstændig lukket og udstyret med Air conditioning overalt. Passagerer, der vilde drive Sport paa de øvre Dæk, vilde ikke længere blive generet af Vind eller Røg, for alle Dele af Skibet maatte dækkes og Luften tempereres til en passende Middel-Varme uden Hensyn til Vejret. Sandsynligvis vilde man gaa over til en enkel Dekorerings af alle Rum. Tendensen gik i Retning af store Saloner af høj Standard for alle Klasser.

Jævnslidende med Skibenes forbedrede Konstruktion maatte der drages Omsorg for, at Formaliteterne ved

Passagerernes Landstigning begrænsedes og fremskyndedes.

Paa denne Side af Atlanterhavet var det maaske nødvendigt at gøre Plymouth til en Stor-Havn med passende Bekvemmeligheder for Passagererne eller at anlægge en saadan Havn paa et dertil egnet Sted i Cornwall (eller for Kontinentets Vedkommende i Bretagne), naturligvis med tilstrækkelige Jernbane- og Vejforbindelser. Saadanne Udskibnings-Havne vilde spare 12 Timers Rejse eller mere paa Damperen for Passagerer til Paris og London, og man vilde undgaa den vanskelige og farlige Sejlads i Kanalen, som ofte besværliggøres af Taage og stærk Trafik.

Kaptajn N. P. Nielsen gaar iland

D.F.D.S.'s Margrethes Fører, Kaptajn N. P. Nielsen er nu gaaet i Land. Han fyldte den 7. Februar 65 Aar, og er saa faldet for Aldersgrænsen. Kaptajn Nielsen har ført »Margrethe« siden 1926 og er kendt og afholdt af de mange Englandsrejsende, der benytter den direkte Rute fra København til London. Han var tidligere Fører paa en Række andre D.F.D.S. Baade.

Landmandsbankens Beretning

Landmandsbankens Regnskab og Beretning foreligger nu. I Beretningen siges bl. a.:

— Aaret 1937 betød for Danmarks Erhvervsliv i flere Henseender en Hævdelse af den Udvikling, der havde kendetegnet de nærmest foregaaende Aar, og kan som Helhed betegnes som forholdsvis tilfredsstillende, selv om der i Aarets sidste Halvdel var Tilbagegang paa nogle Omraader. Som de mest fremtrædende Træk maa regnes den Bedring, der efterhaanden indtraadte i Valutasillingen og i Landbrugets Rentabilitet, medens paa den anden Side Fremgangen i den industrielle Produktion fra Midten af Aaret blev afløst af en Nedgang, der ogsaa gjorde sig gældende inden for Byggevirksomheden og forarsagede en Stigning i Arbejdslosheden. Ogsaa de gode Tider for Skibsfarten, som havde bidraget stærkt til Bedringen i Landets Valutasilling, var ved Aarsskiftet øjensynlig ved at ebbe ud. For Handelen var Omsætningen i Aarets sidste Maaneder i Tilbagegang.

Der er paa Driften indtjent 8,4 Mill. Kr., hvilket er ca.

1,2 Mill. Kr. mere end i 1936. Aktionærerne faar ligesom i Fjor 6½ Procent.

Nye Oplæggere

Antallet af oplagte Skibe vokser nu Uge for Uge. Forleden blev Vendilas Damper »P. Madsen«, der var kommet hertil fra Hull i Ballast, lagt op ved Langelinie. Ogsaa Dampskibsselskabet Pacific's »London« er lagt op.

PERSONALIA

Nyt Bestyrelsesmedlem

Tidligere Gesandt i London, Grev Ahlefeldt-Laurvig, er indtrædt i Bestyrelsen for Det Østasiatiske Kompagni.

60 Aar.

Tidligere Skibsfører i Alfred Christensens Rederi, Kaptajn J. Scholdan-Hansen, fyldte i Torsdags 60 Aar. Kaptajn Scholdan-Hansen, der sidst førte Damperen »Belgien«, forlod Søen i 1934.

60 Aar

Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab Kaptajn A. S. Folkenberg fylder den 4. Marts 60 Aar. Kaptajn Folkenberg er Fører af m.s. »Oregon«.

70 Aar

Kaptajn N. A. Nielsen, tidligere mangeaarig Fører i D/S »Myren«, fylder den 15. Marts 70 Aar. Kaptajn Nielsen forlod Søen 1934.

Dødsfald

Fhv. Redningsmand og mangeaarig Havnelods i Skagen Peter Tversted er død 80 Aar gammel. Tversted's Navn blev særlig kendt ved mange farefulde Lodninger gennem Kattegats Minofeller under Verdenskrigen.

Dødsfald

Tidligere Fører i D.F.D.S. Kaptajn J. Møller Larsen er død 69 Aar gammel.

Kaptajn Møller Larsen kom i Selskabets Tjeneste i 1899, blev 1. Styrmand i 1904 og Fører i 1921. Han førte til at begynde med Limfjordsbaadene, senere »Cimbria« og »Koldinghus«.

POSITIONSLISTE PR. 23. FEBRUAR 1938

A

s.s. Aalborg ank. Kbhvn. 20.2.
s.s. Aarø, S. Teilman-Thomsen, ank. Helsingør 15.2.
s.s. Aarø ank. Rotterdam 10.2.
s.s. Aase afg. Gibraltar 17.2. til London.
m.t. Aase Mærsk afg. Port Said 7.2. til Hull.
s.s. Absalon pass. Finisterre 15.2.
m.s. African Reefer ank. San Pedro 16.2.
m.s. Afrika, E. Himmelstrup, ank. Hongkong 21.2. hjg.
s.s. Agnète ank. Alexandria 6.2.
s.s. Agnete Mærsk afg. Jaffa 4.2. til Liverpool.
s.s. Alabama ank. København 19.2.
s.s. Alf ank. Danzig 16.2.
s.s. Alfa afg. Cardiff 15.2.
s.s. Algarve afg. Oran 21.2. til Algier.
m.s. Almena ank. New York 9.2.
m.s. Alsia, J. Borch, pass. Ushant 22.2. p. R. t. Marseilles udg.
s.s. Allsund, P. L. Hansen, pass. De canariske Øer 11.2. p. R. t. Buenos Aires.
m.s. American Reefer afg. Southampton 18.2.
m.s. Amerika, O. Dahl, pass. Panama Canal 16.2. p. R. t. San Francisco udg.
s.s. Anna ank. Gøteborg 22.2.
m.s. Anglo Mærsk afg. Purfleet 5.2.
m.s. Anna Mærsk afg. Yokohama 11.2.
m.s. Annam, H. Seier Christensen, afg. Sousse 21.2. til Antwerp hjg.
s.s. Anne afg. Gibraltar 11.2. til Cardiff.
m.s. Argentina afg. Galveston 20.2. til New Orleans.
m.s. Arizona afg. København 29.1. til Gulfen.
s.s. Arnold Mærsk afg. Azores 6.2.
m.s. Ashbjørn, Bjark, pass. Montevideo 14.2. p. R. t. Wilmington Del.
m.s. Asia, F. Andersen, ank. Gøteborg 23.2. udg.
s.s. Asko, Emil Hansen, afg. Gibraltar 14.2.
s.s. Aslaug ank. Tel. Aviv. 5.2. p. R. t. Peirut
m.s. Asnæs pass. Barry 21.2.
m.s. Astoria, S. Nørregaard, afg. Vlissingen 18.2.
s.s. Astra afg. Grangemouth 10.2. til Chatham (Mass).
s.s. Astrid, Madsen, ank. Zigiuncher 16.2.
m.s. Australian Reefer ank. Seattle 20.2.
m.s. Australien, H. S. Hansen, afg. Sallavery 17.2. til Los Angeles.
s.s. Avance ank. Boston 9.2.

B

s.s. Belgien afg. Methil 15.2.
m.t. Bente Mærsk ank. Port Arthur 11.2.
s.s. Bergenhus ank. Trondheim 22.2.

s.s. Bertha ank. Gdynia 14.2.
s.s. Bes pass. Hammershus 18.2.
s.s. Betta ank. Raumo 22.2.
s.s. Betty Mærsk ank. Gibraltar 17.2.
s.s. Birgit, C. Vilsmark, ank. Port Gentil 11.2.
s.s. Birgitte pass. Wight 28.1. p. R. t. Hnifa.
s.s. Birte, Pedersen, ank. Rouen 18.2.
s.s. Bogo, Nielsen, lagt op.
s.s. Bodil afg. Ellesmereport 18.2.
m.s. Boringia, H. I. Væring, ank. København 17.2.
m.s. Bornholm, Pa. Haure-Petersen, afg. Monrovia 16.2. til Le Havre.
s.s. Bothal, H. Hansen, ank. København 20.2.
s.s. Brasilien afg. New Orleans 7.2. til København.
m.s. Brazilian Reefer pass. Equator 16.2.
m.s. Bretagne, M. Hansen, afg. Monrovia 7.2. til Hamburg.
s.s. Britta pass. Helsingør 23.2.
s.s. Broholm, ank. København 22.2.
s.s. Brosund, J. Bundesen, pass. 48,12°N., 39,32°W. 13.2. p. R. t. Boston.
s.s. Brynnild forv. afg. New York 26.2. til Oslo.

C

m.s. California afg. Holbæk 27.1. til Buenos Aires.
m.s. Canada, C. Knudsen, afg. St. Thomas 21.2. til London hjg.
m.s. Canadian Reefer ank. Havre 20.2.
s.s. Carmen ank. Kasko 22.2.
m.t. Caroline Mærsk afg. Antwerpen 2.2. til Tampico.
m.s. Christine Mærsk afg. Suez 20.1.
m.s. Chile, Aa. E. P. Larsen, afg. Tel-Aviv 20.2. til Rotterdam hjg.
m.s. Chilean Reefer pass. Mona 13.2.
s.s. Christiansborg afg. Guayaquil 15.2.
m.s. Chr. Holm afg. Aruba 21.2.
s.s. Chr. J. Kampmann ank. Cuba 6.2.
m.s. Chr. Sass, Clausen, afg. St. John N.B. 16.2. til Cape Town.
s.s. Cimbria, J. Lund, ank. Nordenham 20.2.
s.s. Clara Clausen afg. Flensburg 3.2. til Esbjerg.
s.s. Clara, Johansen, afg. Bordeaux 17.2. til Dakar.
m.s. Columbia, K. Müllertz, ank. Adelaide.
s.s. Cornelia Mærsk ank. Jaffa 9.2.
s.s. Cyril, S. J. Farup, afg. Halifax 21.2.

D

s.s. Dagmar ank. London 21.2.
s.s. Dagmar pass. Gibraltar 14.2.
s.s. Dagmar Clausen pass. Brunsbüttel 10.2. p. R. t. Svendborg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

22.2.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEWYORK	448,00	AMSTERDAM	250,35
BERLIN	180,80	STOCKHOLM	115,60
PARIS	14,75	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,05	HELSINGFØRS	9,97
ZÜRICH	103,95	PRAG	16,85
ROM	23,75	WARSAWA	86,35

s.s. *Dania*, N. Danholt, ank. Burntisland 20.2.
 m.s. *Danmark* ventes til Botton Rouge 27.2.
 m.s. *Danmark*, A. Juul-Christensen, ank. Nakskov 9.2.
 s.s. *Delavare* afg. Philadelphia 21.2. til Baltimore.
 s.s. *Douro* afg. Gdynia 21.2. til København.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Cardiff 7.2.
 s.s. *Ebro* ank. Antwerpen 18.2.
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Helsingør 5.2.
 s.s. *Ejffe Mærsk* ank. Kbhvn. 9.2.
 s.s. *Egholm* ank. Aarhus 20.2.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Marseilles 21.2.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Swansea 18.2.
 s.s. *Elie*, H. J. Rasmussen, ank. Garston 21.2.
 s.s. *Elisabeth* afg. Antwerpen 16.2. til Goole.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Hull 11.2.
 s.s. *Ellen* pass. Vlissingen 13.2.
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 16.2.
 s.s. *Else* afg. Gdynia 23.2.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Boston Line 18.2. til Kbhvn.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Houston 10.2.
 m.t. *Emma Mærsk* ank. Bahrein 10.2.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, C. Stengade, ank. Antwerp 20.2.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* ank. St. Domingo 14.2.
 s.s. *Erna* afg. Kotka 17.2.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 m.s. *Erria*, E. Mouritzen, ank. San Francisco 17.2. hjg.
 s.s. *Ester* pass. Helsingør 23.2.
 s.s. *Esther Maria*, N. P. Liisberg, ank. Swansea 15.2.
 s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* afg. Zeebrügge 5.2. til Haifa.
 m.s. *Europa*, A. Rasmussen, afg. København 21.2. til Hull hjg.

F

s.s. *Fano*, J. Korff, pass. Falmouth 19.2. p. R. t. Huelva.
 s.s. *Finland* ank. Brügge 16.2.
 m.s. *Fionia*, S. Kolls, afg. Marseilles 21.2. til London hjg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Finisterre 21.2.
 s.s. *Frankrig* afg. Tyne 15.2.
 s.s. *Fredensborg* pass. Skagen 21.2.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Zeebrügge 17.2.
 s.s. *Freja* afg. Ayr 27.1. til Faroe.
 s.s. *Frida* ank. Cuyaquil 9.2.
 s.s. *Frode* afg. Madeira 19.2. til København.
 s.s. *Fylla* afg. Liverpool 17.2. til Kbhvn.

G

s.s. *Garonne* afg. København 19.2. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* forv. afg. Santos 24.2. til København.
 s.s. *Gerda* afg. Swansea 22.2.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Cagliqri 21.2.
 s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 4.2. p. R. t. Haifa.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Panama 4.2.
 s.s. *Gorm* afg. Gdynia 1.2. til Santos.
 s.s. *Grete* ank. Gøteborg 21.2.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. New York 9.2.
 s.s. *Gronland*, Chr. Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* i Helsingør.
 m.s. *Gudrun* afg. Jnfå 5.2. til Hull.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Liverpool 5.2.
 s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 10.2.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Port Said 29.1.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 8.2. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. Gibraltar 5.2. til Alexandria.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hafnia*, C. Ravn, ank. Methil 20.2.
 s.s. *Halvdan* ank. København 19.2.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Gedser 27.1.
 s.s. *Hans*, From, afg. Landskrona 21.2. til Stavanger.
 s.s. *Hans Broge* ank. St. Malo 15.2.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Svendborg 16.2. til Danzig.
 s.s. *Harald* afg. Sfax 21.2. til Ghent.
 s.s. *Harriet* afg. Oran 22.2.

s.s. *Helene* pass. Dunnhead 23.2.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 29.1.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Rotterdam 3.2.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Sagres 15.2.
 m.s. *Herdis* ank. Rotterdam 12.2. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Bordeaux 7.2. til Casablanca.
 s.s. *Hilde* ank. Haifa 30.1.
 s.s. *Hindsholm* afg. Swansea 22.2. til København.
 s.s. *Holland* ank. Gdynia 16.2.

I

m.s. *India*, S. Krarup, ank. Singapore 21.2. udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Oran 20.2. til Marseilles.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. King's Lynn 16.2.
 s.s. *Inger Toft* pass. Lissabon 19.2.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Danzig 16.2. til London.
 s.s. *Inger* pass. Brunsbüttel 22.2.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, ank. Bordeaux 15.2.
 m.s. *Irland*, A. B. Meinertz, ank. Dunkirk 18.2.
 s.s. *Ivan Kondrup*, C. Larsen, ank. Bordeaux 19.2.
 s.s. *Ivar* ank. Aalborg 20.2.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. København 20.2.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Swansea 16.2. til Halifax.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Ushant 19.2. p. R. t. Ymuiden.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Santa Maria 2.2.
 m.s. *Java*, E. H. Christensen, pass. Ushant p. R. t. Genou udg.
 s.s. *Jenny* ank. Oporto 21.2.
 s.s. *Jenny* ank. Falmouth 11.2.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Ushant 11.2.
 s.s. *Johanne* pass. Helsingør 21.2.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Malta 16.2.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 21.2.
 s.s. *Jonna* ank. Cardiff 19.2.
 s.s. *Juliane* pass. Gibraltar 22.2.
 m.s. *Jyllandia*, A. Topp, ank. Bangkok 14.2. udg.
 s.s. *Jutta* afg. Gdynia 22.2.
 s.s. *Jytte* afg. Danzig 20.1.
 s.s. *Jegersborg* afg. Immingham 21.2.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. St. Vincent 19.2. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Kala*, S. A. Brockmann, afg. Malaga 12.2.
 s.s. *Karen Toft* afg. Newport Mon 21.2.
 s.s. *Karen* pass. Ostende 23.1.
 s.s. *Karla* ank. Tunis 22.2.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 15.2.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Tampico 21.1.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Barry 17.2. til Gibraltar.
 s.s. *Kentucky* afg. New York 5.2. til Oslo.
 s.s. *Kirsten* afg. Hamburg 5.2. til Cork.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Halifax 5.2.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Goole 12.2. til Sete.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 14.2. til Burntisland.
 s.s. *Knut* pas. Gibraltar 14.2.
 s.s. *Kongean* afg. Aalborg 10.2. til Feniet.

L

m.s. *Lalandia*, H. E. Frandsen, ank. Colombo 22.2. hjg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt i Federikshavn.
 s.s. *Laila* afg. Callao 21.2.
 s.s. *Laura* afg. Bahia Blanca 10.2.
 m.s. *Leise Mærsk* pass. Algier 11.2.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Rotterdam 5.2.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. New Orleans 5.2. til Esbjerg.
 s.s. *Lilian* afg. Bilbao 21.2.
 s.s. *Lilleborg* ank. Rouen 20.2.
 s.s. *Lily* afg. Danzig 15.2.
 s.s. *Linda* afg. Larnaca 19.2.
 s.s. *London*, Hausen, ank. København 26.1.
 s.s. *Lotte* afg. Brake 10.2.
 m.s. *Louisiana* afg. Bahia 16.2. til København.
 s.s. *Lundby*, Lund, afg. Singapore 30.1. til Trinidad.
 s.s. *Lynæs* pass. Vlissingen 20.2.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Sagua 8.2.
 s.s. *Magnus* afg. Tallinn 21.2. til Riga.
 s.s. *Maja* ank. Kotka 19.2.
 m.s. *Malaya*, Chr. Nielsen, pass. Azores 22.2. p. R. t. Cristobal udg.
 s.s. *Manø*, C. V. Albertsen, afg. Providence 10.2.
 s.s. *Marna* ank. Valparaiso 11.2.
 m.s. *Marocco* afg. Lissabon 21.2. til København.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Panama 7.2.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. 38° 33' N. 9° 33' V. 19.2. p. R. t. Havre.
 s.s. *Margrete* ank. Oran 14.2.
 s.s. *Margrethe* ank. København 21.2.
 s.s. *Marianne* ank. Limerick 12.2.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Genoa 15.2. til Leghorn.

s.s. *Marie Toft* afg. Huelva 13.2.
 s.s. *Martin Carl*, P. Kolster, ank. Guiria 12.2.
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Alexandria 15.2.
 s.s. *Marx* pass. Skagen 16.2.
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 7.2. til Gulfen.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Havana 10.2.
 m.s. *Meonia*, P. Sørensen, afg. Aden 19.2. til Colombo udg.
 s.s. *Mercuri* ank. Esbjerg 17.2.
 s.s. *Mette* afg. Zechrügge 2.2.
 s.s. *Michael Jebesen* afg. Sabang 2.2.
 s.s. *Minsk* ank. Haifa 22.2.

N

s.s. *N. C. Monberg*, L. P. Hansen, afg. København 20.2. til Gdynia.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* pass. Helsingør 20.2.
 s.s. *Nancy* ank. Nakskov 11.2.
 s.s. *Nerma* pass. Hirtshals 20.2.
 s.s. *Nevada* ank. Santos 20.2.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Bilbao 6.2.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Shanghai 11.2. til Manila.
 s.s. *Niels R. Finsen* pass. Ushant 15.2.
 s.s. *Niobe* ank. Thames 14.2.
 s.s. *Norco* ank. Kbhvn. 14.2.
 m.s. *Nordbo* ank. Saigon 5.2.
 s.s. *Nordborg* ank. Rotterdam 19.2.
 s.s. *Nordby* afg. London 11.2. til Aarhus.
 m.s. *Norden* afg. Christobal 4.2. til Kobe.
 m.s. *Nordfarer* afg. Clyde 5.2. til Hampton Rds.
 m.s. *Nordhavet* ank. Lissabon 11.2.
 m.s. *Nordhval* afg. Manila 22.2. til Philadelphia.
 m.s. *Nordkap* ank. New York 11.2.
 s.s. *Nordlys* ank. New Orleans 11.2.
 m.s. *Nordpol* ank. Hamburg 8.2.
 m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, afg. Kbhvn. 8.2. vestg.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 22.2.
 s.s. *Olga* afg. Larvik 16.2. til Rouen.
 s.s. *Olaf* ank. Djidjelli 21.2.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Nantes 16.2.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, ank. Manila 14.2.
 m.s. *Oregon* afg. Stavanger 9.2. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion* afg. Kbhvn. 17.2. til Grangemouth.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Pomaron 20.2.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Bona 13.2.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Hull 15.2.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Cardiff 5.2.
 m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, afg. Saigon 22.2. til Kohsichang hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Aarhus 19.2. til Tynen.
 s.s. *Paula* afg. Buenaventura 22.2.
 m.s. *Peru*, N. P. Rasmussen, pass. Malta 20.2. p. R. t. Port Said udg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. San Pedro 31.1.
 s.s. *Polly* pass. Vlissingen 13.2.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Oslo 18.2.

R

s.s. *Randa* ank. Thames 17.2.
 s.s. *Riga* ank. Brussel 19.2.
 s.s. *Rigmor* afg. Danzig 16.2. til Sfax.
 s.s. *Rikke* i Manchester.
 s.s. *Rita* ank. København 21.2.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Kbhvn. 16.2. til Hamburg.
 s.s. *Robert* pass. Gibrallat 15.2.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. New York 11.2.
 s.s. *Rosenborg* afg. Kbhvn. 20.2.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 22.2. til København.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Mohammerah 2.2.
 s.s. *Samso*, A. P. Pedersen, afg. Antwerp 17.2.
 s.s. *Scandia*, H. Lorenzen, ank. Randers 21.2.
 s.s. *Scotia*, E. A. Nielsen, afg. Kbhvn. 21.2. til Gdynia.
 s.s. *Sejro*, O. Rasmussen, afg. Guiria 15.2.
 s.s. *Selma* afg. København 23.2.
 s.s. *Sessa* afg. Habana 21.2.
 m.s. *Siam*, F. Ravnsnæs, afg. Hongkong 19.2. til Yokohama udg.
 s.s. *Signe* ank. Stockholm 31.1.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Sigrid* pass. Oran 15.2.
 s.s. *Silkeborg* afg. Port Gentil 12.2.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, ank. Saloum R. 15.2.
 s.s. *Skagen* afg. Window 21.2.
 s.s. *Skagerak* ank. Helsingør 12.12.
 s.s. *Skandia* ventes til Aruba 4.3.
 s.s. *Skjold* ank. Bordeaux 13.2.
 s.s. *Skodsborg* ank. Hull 18.2.
 s.s. *Sleipner* ank. København 20.2.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Bordeaux 14.2.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, ank. Cardiff 21.2.
 s.s. *Sophie* pass. Hansholm 13.2.
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen 22.2. til Kolding.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Huelva 15.2.
 s.s. *Stella* pass. Finisterre 22.2.
 s.s. *Stensby*, Kühler, afg. San Pedro 17.2. til Vancouver B.C.
 m.s. *Stjerneborg* ank. San Francisco 20.2.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Sfax 19.2.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Portland 3.2.
 s.s. *Svanhild* forv. afg. New York 23.2. til Oslo og Kbhvn.
 s.s. *Svanholm* afg. København 21.2. til Manchester.
 s.s. *Svava* ank. Antwerpen 21.2.
 s.s. *Svend Pii* afg. Casablanca 12.2.
 s.s. *Soborg* afg. Bilbao 21.2.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Manchester 18.2.
 m.s. *Tacona*, J. L. Madsen, forv. afg. Perth W.A. 26.2.
 s.s. *Tanja* ank. Sluiskil 21.2.
 m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, forv. ank. Kobe 17.2.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Oslo 21.2. til Gdynia.
 s.s. *Tekla* afg. Newport 16.2. til Malta.
 s.s. *Tennessee* afg. Gdynia 19.2. til Santos.
 m.s. *Thyra S.* ank. Algiers 17.2.
 m.s. *Tongking*, A. Berg, afg. Shanghai 21.2. til Yokohama udg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Kalmar 22.2. til Danzig.
 s.s. *Tove* afg. Gibrallat 8.2. til London.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, ank. Ushant 17.2.
 s.s. *Transporter* pass. Fornæs 10.2. p. R. t. Odense.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Fort Williams 22.2.
 s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 22.2.
 s.s. *Tula* afg. 22.2. til Cadiz.
 m.s. *Tunis* ank. Catania 22.2.
 s.s. *Turehy*, Eriksen, afg. New York 19.2. til Santos og Buenos Aires.

U

s.s. *Uffe* ank. Antwerpen 15.2.
 s.s. *Ulla* afg. Buenos Aires 13.2.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Grangemouth 10.2. til Amsterdam.
 s.s. *Uranienborg* afg. Jacksonville 17.2.

V

s.s. *Valborg* afg. Ymuiden 18.2. til Svendborg.
 s.s. *Vendia*, P. Lund, afg. Struer 20.2. til Stettin.
 s.s. *Venus* oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Charente 17.2. til Swansea.
 s.s. *Viborg* ank. Huelva 16.2.
 s.s. *Viola* pass. Gibrallat 13.2. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Virginia* afg. New Orleans 21.2. til Norfolk, Va.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Capetown 10.2.
 s.s. *Will. Colding* afg. Beckton 12.2.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, afg. Gdynia 19.2. til Ghent.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 22.2. til Aalborg og Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Mellil 20.2.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

Det forenede Dampskibs-Selskab
AKTIESELSKAB
Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER
mellom
KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -
Brasilien - Nordafrika - Italien -
Spanien - Portugal - Frankrig -
Belgien - Tyskland - Storbritannien -
Island - Norge - Sverige - Danmark -
Letland - Litauen - Estland -



AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder over-
skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og
Sejlskibe • 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms-
eller Forlistilfælde • 3) Forsikring af Ansvar for
Besætningens Effekter i Forlistilfælde • 4) Strike-
forsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund
af Strike eller Lockout.



*Det populære
Pilsner*

**TUBORG LAGER ØL
TUBORG PILSNER**

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUULSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

STEVEDORE

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

Aalborg

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone:
Vinkco 24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

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.

TEL.-ADR.: »SALVESFN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 23. Februar 1938.

Nr. 8.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. 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 Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

I. Østersøen.

506. (T). Sverige S.-Kyst. Trälleborg. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 7/484. Stockholm 1938.)
Trälleborg Radiofyr paa c. 55° 22' N. 13° 09' E. er for Tiden ude af Virksomhed.
507. Sverige. Södertälje—Femörchuvud. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 7/429. Stockholm 1938.)
Korsholm Fyr paa c. 58° 40' N. 17° 08' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 3/148 1938.)
508. Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvallsfjärden. Lystønde permanent inddraget.
(U. f. s. Nr. 6/362. Stockholm 1938.)
Den sorte Lystønde, *Batteriudden*, paa c. 61° 40',₃₀ N. 17° 15',₈₀ E., som viser hvidt, fast Lys, er permanent inddraget.
509. Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Sälgrund c. 62° 21' N. 21° 11' E. *Yttergrund* c. 61° 59' N. 21° 18' E.
(E. f. S. Nr. 5/300 1938.)
510. Letland. Libau Kyst. Fiskerfyr tændt.
(N. f. S. Nr. 6/550. Berlin 1938.)
Tre røde, faste Fyr, der angiver Pladsen for 140 m lange Broer, er tændt henholdsvis ved *Nida* paa c. 56° 05',₃ N. 21° 03',₀ E., ved *Jurmalciems* paa c. 56° 19',₂ N. 20° 59',₂ E. og ved *Klampji* paa c. 56° 20',₇ N. 20° 58',₇ E.
Fyrene tændes kun efter Anmodning fra Fiskerne.
(Kort Nr. 289.)
511. Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Radiovejmelding.
(N. f. S. Nr. 6/534. Berlin 1938.)
Gdynia Radio (Kaldesignal: SPH) paa c. 54° 32',₂ N. 18° 34',₀ E. udsender daglig Kl. 1150 en Vejmelding i *polsk* og *engelsk* Sprog. Bølgelængde: 500 kc/s (600 m).

512. Tyskland. Fehmarnbølt Fyrskib. Radiovejrmedinger. Sendetider.
(N. f. S. Nr. 7/741. Berlin 1938.)
Sendetiderne for *Fehmarnbølt* Fyrskib paa c. 54° 36' N. 11° 09' E. er følgende:
Observationstid: 0100, 0400, 0620, 0950, 1220, 1550, 1820, 2150.
Sendetid: 0630, 1000, 1230, 1600, 1830, 2200.
Fyrskibene *Kiel* og *Flensburg* sender i Tilslutning hertil.
513. (T). Tyskland. Kiøler Bugt. Støller-Grund. Vrag afmærket.
(N. f. S. Nr. 7/742. Berlin 1938.)
Vraget af Skonnerten *Gerda Waller*, hvorfra begge Master med Sejl rager c. 10 m over Vandet, ligger sunket i 9 m Vand paa c. 54° 30',₈ N. 10° 12',₈ E., c. 3,₅ Sm N. for *Bølk* Fyr. En grøn Vraglystønde med W.-Topbetegnelse, og som viser grønt Lys med Enformørkøelser hver 4^s, afmærker Vraget.
- II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bølt, Farvandet Sya for Fyn og Lille-Bølt.
514. Sverige. Sundet. Barsebäck Havn. Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 7/436. Stockholm 1938.)
En Stage med Kost er udlagt paa 55° 45',₄₄ N. 12° 54',₁₀ E., ved N.-Siden af Løbet til *Barsebäck* Havn.
(Kort Nr. 249 og 210. Danske Lods, Side 236.)
515. Sverige. Sundet. Falsterbørev SW. Västerflaket W. Sømærke genudlagt.
(U. f. s. Nr. 7/436. Stockholm 1938.)
Den røde Stage med 2 nedadvendte Koste paa c. 55° 19',₆ N. 12° 45',₁ E., W. for *Västerflaket* er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 4/240 1938.)
516. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 18. Februar d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,₅ m i E.-Siden af Renden, 5,₈ m i Midten af Renden og 5,₅ m i W.-Siden af Renden.
c. 54° 52' N. 12° 13¹/₄' E.
(E. f. S. Nr. 4/241 1938.)
517. Danmark. Store-Bølt. Musholm Bugt. Mullørup Vinkelfyr atter tændt.
Mullørup Vinkelfyr paa c. 55° 30' N. 11° 11' E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 5/340 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

518. Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Langør. Forskellige Havnearbejder.
Ved *Langør* Havn paa c. 55° 54',₇ N. 10° 38',₈ E. foretages for Tiden forskellige Arbejder, der ventes færdige omkring den 1. Marts d. A.
1. Den W.-lige og den S.-lige Bølgebryder forhøjes til 1,₅ m over daglig Vandstand.
 2. Et nyt Estakadeværk, der strækker sig i Retning NE.—SW. og udgaar c. 20 m NE. for E.-Enden af S.-lige Bølgebryder, er under Bygning som E.-lige Begrænsning for det W.-lige Havnebassin. Estakadeværket, der for hver Ende har en Duc d'Albe, ophører c. 20 m fra W.-Broen.
 3. Den gamle W.-Bro erstattes paa W.-Siden og den W.-ligste Del af S.-Siden med et Bolværk med Kajhøjde 1,₅ m.
 4. Den E.-ligste Del af den gamle W.-Bro fjernes og erstattes med et Glacis.
 5. Dybdeforholdene er uforandrede.
- A n m. E.-Broen er stadig ubrugelig, og det er forbudt at fortøje ved den.
(Kort Nr. 252 og 227. Havnelods, Side 130.)

519. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Udbygning paa Molo fjernes. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
E.-Kajen i Aarhus gamle Havn (Mellemarmens W.-Side) er for Tiden under Ombygning, idet man er ved at fjerne den trekantede Udbygning paa denne Kaj. Udbygningens W.-lige Hjørne vil under Arbejdet være afmærket med en rød Lanterne, der anbringes paa en Pæl. Senere flyttes Lanternen over paa en hvidmalet, cylindrisk Bøje, der udlægges paa Pælens Plads.
Al Sejlads E. om den nævnte Afmærkning er forbudt.
Aarhus: c. $56^{\circ} 09' N.$ $10^{\circ} 13' E.$
(Kort Nr. 252. Havnelods, Side 31 og Tillæg Nr. 1, Side 3.)
520. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Nye faste Sømærker opført.
(U. f. s. Nr. 7/437. Stockholm 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 2/104 1938 meddeles, at de deri nævnte nye, faste Sømærker er opført.
c. $57^{\circ} 39' N.$ $11^{\circ} 50' E.$
(E. f. S. Nr. 2/104 1938.)
521. Danmark. Skagerrak. Højen Fyr—Grenen. Afmærkning af Bundgarn. Advarsel.
Opmærksomheden henledes paa, at der i Tiden April til Oktober kan være udsat Bundgarn ud for Kysten mellem Højen Fyr og Grenen (Skagen). Bundgarnene strækker sig ud til 20 m Kurven og vil blive afmærket med mindre Bøjer med violet Lys. Bøjerne anbringes ud for Hovederne af de respektive Bundgarn.
Højen Fyr: c. $57^{\circ} 44',6 N.$ $10^{\circ} 33',7 E.$
(Danske Lods, Side 121.)
522. (T). Sverige. Skagerrak. Grisbådarne. Tønde udlægges.
(U. f. s. Nr. 6/374. Stockholm 1938.)
Hvert Aar i Oktober og November udlægges en rød Spidstønde paa $58^{\circ} 54',30 N.$ $10^{\circ} 50',90 E.$ til Orientering for Fiskerne. Tønden kan ligge ude nogen Tid før og efter nævnte Periode.
523. Norge. Skagerrak. Farvandet til Frederikstad. Loperen. Kvernskjærgrunden. Afmærkning forandret. Advarsel.
(B. f. F. Nr. 3. Oslo 1938.)
Den sorte Stage paa c. $59^{\circ} 02',2 N.$ $10^{\circ} 58',6 E.$ er inddraget og erstattet med en sort Lystønde med Topbetegnelse, og som viser grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,9^s$, Mørke $2,5^s$. Lystønden er udlagt i 18 m Vand paa $59^{\circ} 02' 16'' N.$ $10^{\circ} 58' 36'' E.$, i W.-Kant af Grunden. Brændetid: 8. Juli—29. Maj.
A n m. Lystønden er udlagt for at faa Erfaring for, om Strøm- og Isforhold muliggør yderligere Udlægning af Tønder i dette Farvand. Man maa derfor være forberedt paa, at Tønden af nævnte Aarsager kan forandre Plads eller helt forsvinde.
(E. f. S. Nr. 7/448 1938.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

524. Norge. Lofoten. Svolvær Havneindløb. Bæer uddybet. Stage permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 3/140. Oslo 1938.)
1. $2,5$ m Båen paa $68^{\circ} 13' 34'' N.$ $14^{\circ} 34' 24'' E.$, 110 m 191° fra Jomfrua Varde, er uddybet til $6,5$ m ved Springtidslavvande. Den sorte og røde Stage paa Stedet er permanent inddraget.
2. 5 m Båen 105 m 60° fra Kummen Varde paa $68^{\circ} 13' 33'' N.$ $14^{\circ} 34' 16'' E.$ er uddybet til $6,5$ m ved Springtidslavvande.
3. 3 m Båen 60 m 116° fra Kummen Varde er uddybet til 9 m ved Springtidslavvande.
4. Ved Kummens E.-Side er Løbet uddybet, saaledes at 6 m Kurven gaar i en Afstand af c. 20 m fra Varden.

525. (T). Norge. Møre-Romsdal. Kjelsundet midlertidig spærret.
(E. f. S. Nr. 3/213. Oslo 1938.)
Paa Grund af Sprængningsarbejder er *Kjelsundet* paa c. $62^{\circ} 16',_3$ N. $5^{\circ} 50',_1$ E. mellem *Gurskøy* og *Hestholmen* spærret indtil efter Paaske d. A.
526. Norge. Møre-Romsdal. Vegsund. Ny Bro.
(E. f. S. Nr. 3/214. Oslo 1938.)
Over *Vegsund* mellem *Suløy* og *Oksen* paa c. $62^{\circ} 25',_0$ N. $6^{\circ} 21',_7$ E. er bygget en Bro, hvis Højde over Springtidslavvande er $17,5$ m i en Bredde af 35 m. S.-Enden af Broen ligger paa *Klokkerneset* 270 m fra W.-Pynten af *Snauholmen*. Derfra gaar Broen i Retning 23° .
527. Danmark. Ringkøbing Dyb. Ulven W. Sømærke flyttet. Advarsel.
Den hvide Stumtønde med 2 nedadvendte Koste, *Ulven W.*, er flyttet ud i 5 m Vand paa $55^{\circ} 31' (20'')$ N. $8^{\circ} 00' (45'')$ E., c. 350 m WNW. for Sømærkets tidligere Plads.
A d v a r s e l. Sejlads i *Ringkøbing Dyb* maa foregaa med Forsigtighed, da Farvandetets S.-lige Del kan forandre sig med Vejrforholdene.
(E. f. S. Nr. 4/245 1938. Kort Nr. 245 og 255. Danske Lods. Side 106. Søm.-Fort., Side 17, Nr. 26.)
528. (T). Nordseen. Borkumriff Fyrskib NW. Vrag.
(N. f. S. Nr. 7/749. Berlin 1938.)
Ifølge Indberetning fra *Borkumriff* Fyrskib er en Damper sunket c. 2 à 3 Sm NW. for Fyrskibet. Stedet vil blive nærmere undersøgt.
Borkumriff Fyrskib: c. $53^{\circ} 46'$ N. $6^{\circ} 04'$ E.
529. (T). Holland. Zoegaten van Vlissingen og Zieriksee. Noord Steenbank Lys- og Fløjtetønde bortdrevet.
(B. a. Z. Nr. 40/416. 's-Gravenhage 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Noord Steenbank* paa c. $51^{\circ} 41',_5$ N. $3^{\circ} 26',_5$ E. er drevet bort fra sin Station.
530. (T). Belgien. Ostende. Taageklokke midlertidig ude af Virksomhed.
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 14. Februar 1938.)
Den elektriske Taageklokke paa c. $51^{\circ} 14'$ N. $2^{\circ} 55'$ E. paa den E.-lige Estakade i *Ostende* Havn er midlertidig ude af Virksomhed.
531. (P). England. South Goodwin Fyrskib forandres.
(N. t. M. Nr. 9. Trinity House, London 1938.)
Omkring den 15. Marts 1938 ombyttes *South Goodwin* Fyrskib paa c. $51^{\circ} 09'$ N. $1^{\circ} 28'$ E. med et Fyrskib med betydelig forøget Lysevne. Fyrskibet skal vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s , Blink $1,5^s$, Mørke $3,3^s$, Blink $1,5^s$, Mørke $23,2^s$. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 24/1978 1937.)
532. (T). England. Themsen Anduvning. Mid-Barrow Fyrskib ombyttes midlertidig.
(N. t. M. Nr. 8. Trinity House, London 1938.)
Omkring den 10. Marts 1938 vil *Mid-Barrow* Fyrskib paa c. $51^{\circ} 35'$ N. $1^{\circ} 10'$ E. midlertidig for et Tidsrum af c. 2 Maaneder blive ombyttet med et Fyrskib med Pælemast, hvorpaa Fyrlanternen er anbragt paa Halv. Intet Dagmærke. Fyret skal vise vekslende hvidt og rødt Et-Blink hver 30^s . Taagesignal med Taagehorn, To-Stød af 2^s -Varighed hver 1^m . Nærmere Meddelelse om Omskiftningen før og efter Eftersynet vil ikke fremkomme.
533. (T). Skotland E.-Kyst. Dundee. Forandring af Lodssignal.
(N. t. M. Nr. 315. London 1938.)
Den 1. Maj 1938 forandres Lydsignalet for *Dundee* Lodsdistrikt, der anvendes i usigtbart Vejr fra Lodsfartøjer, der er paa Station, fra Bogstav *G* til Tal 7.
Dundee: c. $56^{\circ} 27'$ N. $2^{\circ} 40'$ W.
(E. f. S. Nr. 49/3849 1937.)

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

534. (T). Irland E.-Kyst. Rosslare Havn Anduvning. Lys- og Fløjttetønde drevet fra Station.

(N. t. M. Nr. 346. London 1938.)

Lys- og Fløjttetønden *South Sheer* paa c. $52^{\circ} 14\frac{1}{2}'$ N. $6^{\circ} 15'$ W. er drevet fra sin Station.

(Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

535. Frankrig. Audierne Anduvning. Grund.

(N. t. M. Nr. 340. London 1938.)

En Grund (Klippe) med $6,1$ m Vand er fundet paa c. $47^{\circ} 59'$ N. $4^{\circ} 31'$ W., $1,3$ Sm 153° fra Fyret med Gruppe-Formærkelser paa Yderenden af *Point de Raoulie Pier*.

536. Spanien N.-Kyst. Cabo Machichaco. Oplysning om Radiofyre.

(N. f. S. Nr. 6/582. Berlin 1938.)

Radiofyret paa $43^{\circ} 27' 14''$ N. $2^{\circ} 45' 13''$ W. sender forsøgsvis fra Kl. 0900—1200 og 1500—2100 samt i usigtbart Vejr uafbrudt, begyndende 4^m efter fuld Time, og i klart Vejr 4 Gange hver Time, begyndende ved det 22^m , 28^m , 52^m og 58^m .

537. Spanien NW-Kyst. Cabo Villano. Radiofyre atter i Virksomhed.

(A. a. l. N. Nr. 3/33. San Fernando 1938.)

Cabo Villano Radiofyre paa c. $43^{\circ} 10'$ N. $9^{\circ} 13'$ W. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 6/387 1938.)

538. Spanien W.-Kyst. Vigo. Arosa og Pontevedra Bugt. Oplysning om Miner og Lodstjeneste.

(B. a. Z. Nr. 9/75. 's-Gravenhage 1938.)

Ifølge Meddelelse fra Havnemesteren i *Vigo* er det N.-lige og det S.-lige Indløb til *Vigo* Bugt spærret af Miner. Saavel N. fra som S. fra kommende Skibe bestemt for *Vigo* skal tage Lods ved *Bayona* paa c. $42^{\circ} 07',1$ N. $8^{\circ} 50',8$ W.

Paa Grund af Minefaren kan man kun løbe ind om Dagen; om Natten maa der ankres i *Bayona* Bugt, og Vagtskibene skal da have Meddelelse derom.

Skibe, der er bestemt for *Arosa* og *Pontevedra* Bugt, skal tage Lods fra Lodsstationen paa *Salvora Island*.

539. Afrika W.-Kyst. Luderitz Bugt. Diaz Point. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 341. London 1938.)

Taagesignalet paa *Diaz Point* paa c. $26^{\circ} 38'$ S. $15^{\circ} 05'$ E. afgives nu med Diafon.

540. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound. Vineyard Sound Fyrskib. Forandring af Taagesignal og Fjernelse af Undervandssignal udsat.

(N. t. M. Nr. 6/364. Washington 1938.)

Den i E. f. S. Nr. 2/115 1938 meddelte Forandring af Taagesignalet og Fjernelse af Undervandssignalet fra *Vineyard Sound* Fyrskib paa c. $41^{\circ} 23'$ N. $71^{\circ} 00'$ W. er udsat indtil videre.

(E. f. S. Nr. 2/115 1938.)

541. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore Harbour. Fyre forandret.

(N. t. M. Nr. 6/368. Washington 1938.)

a. *Ferry Bar Channel* Forfyre er forandret til at vise hvidt Hurtig-Blink, 75 Blink pr. Min. Iøvrigt uforandret.

b. *Ferry Bar Channel* Bagfyre er forandret til at vise grønt, fast Lys.

c. $39^{\circ} 15'$ N. $76^{\circ} 37'$ W.

542. Forenede Stater i Nord-Amerika. Indløbet til Delaware Bugt. Overfalls Fyrskib. Undervandsklokke fjernet.

(N. t. M. Nr. 5/304. Washington 1938.)

Undervandsklokken om Bord i Fyrskibet *Overfalls* paa c. 38° 48' N. 75° 01' W. er fjernet.

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

543. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Lucie Sound. Luftfyr forandret.

(N. t. M. Nr. 337. London 1938.)

Fort *Pierce* Luftfyr paa c. 27° 24' N. 80° 20' W. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink. Tre-Blink hver 10^s.

544. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West Harbour Anduvning. Main Ship Channel. Lys- og Fløjtetønde forandret.

(N. t. M. Nr. 344. London 1938.)

Lys- og Fløjtetønden paa 24° 27' (40") N. 81° 48' (00") W. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink.

545. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Joseph Bay. Ledefyr forandret.

(N. t. M. Nr. 345. London 1938.)

Bagfyret paa c. 29° 55' N. 85° 22' W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s.

546. Bahama Øerne. Acklin Island. Nyt Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 6/372. Washington 1938.)

Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, er tændt paa 22° 45' 00" N. 73° 51' 15" W., ved *Hell Gate* paa NE.-Spidsen af *Acklin Island*. Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 10 Sm. 10 m højt, aluminiumsfarvet Staaltaarn. Fyret er ubevogtet.

547. Trinidad. Serpents Mouth. Grunde.

(N. t. M. Nr. 320. London 1938.)

Nedennævnte Grunde findes paa de anførte Pladser i Forhold til Toppen af *Soldado Rock* paa c. 10° 04' N. 62° 01' W.:

4,6 m	4,32	Sm	241°	fra	ovennevnte	Plads.
5,5 m	4,01	-	239°	-	---	---
6,4 m	3,90	-	237°	-	---	---
9,6 m	3,38	-	227°	-	---	---
10,5 m	3,21	-	234°	-	---	---

548. Brasilien. Maracá Anduvning. Pulle.

(A. a. N. Nr. II/17. Rio de Janeiro 1938.)

En Pulle med 1,8 m Vand er fundet paa c. 2° 08' N. 49° 36' W., 35 Sm 83° fra E.-Pynten af *Ilha Maracá*.

549. Brasilien. Porto de Recife. Recife Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. II/19. Rio de Janeiro 1938.)

Recife Fyr er erstattet af et nyt Fyr, der er opført paa c. 8° 04' S. 34° 52' W., 0,5 Sm 221° fra det gamle Fyrtaarn. Fyret viser rødt Et-Blink hver 15^s, Blink 1^s, Mørke 14^s. Flammens Højde: 40 m. Synsvidde: 17 Sm. Graat Murstenstaarn. Den nedre Del af det gamle Fyrtaarn forbliver staaende.

550. Brasilien. Porto de Aracajú. Aracajú Fyr. Synsvidde forandret.

(A. a. N. Nr. II/16. Rio de Janeiro 1938.)

Aracajú Fyr paa c. 10° 58' S. 37° 03' W. har nu en Synsvidde paa 25 Sm.

551. Brasilien. Ponta Guarabú Anduvning. Grund.

(A. a. N. Nr. 11/15. Rio de Janeiro 1938.)

En Stengrund med 8,5 m Vand, *Laje do Una*, findes paa c. 24° 31' S. 47° 02' W., 20,8 Sm 262° fra *Queimada Grande Fyr*.**552. Brasilien. Porto de Itajahy. Fyr tændt.**

(A. a. N. Nr. 11/20. Rio de Janeiro 1938.)

Paa Yderenden af Molen paa c. 26° 55' S. 48° 38' W., 1,06 Sm 316° fra *Cubeçudas Fyr*, er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvid, firkantet Fyrstøje.**553. Chile. Chonos Øhav. Bahia Anna Pink. Isla Inchemo. Ankerplads.**

(N. f. S. Nr. 6/614. Berlin 1938.)

Paa c. 45° 47',3 S. 74° 57',0 W. ved E.-Kysten af *Isla Inchemo*, mellem denne og *Istotes Penguin* findes en god Ankerplads for middelstore Skibe. 16 m Vand. Sandbund. Beskyttelse for Vinde W. for N.—S.**554. Mexiko. W.-Kyst. Manzanillo Bugt. Grund.**

(N. t. M. Nr. 6/379. Washington 1938.)

En Grund med 5,5 m Vand rapporteres at ligge paa c. 19° 05' N. 104° 23' W. i Indløbet til *Santiago Bugt* midt mellem den højeste af *Los Frailes Islands* og Pynten N. for *Punta de la Audiencia*.**555. (T). Mexiko W.-Kyst. Nedrecalifornien. Fyr lyser uregelmæssigt.**

(N. t. M. Nr. 5/318. Washington 1938.)

I Følge indløben Rapport lyser nedennævnte Fyr for Tiden med uregelmæssig Fyrkarakter:

1) *Banda Point Fyr* paa c. 31° 45' N. 116° 45' W. viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s.2) *Todos Santos Fyr* paa c. 31° 49' N. 116° 49' W. viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s.**556. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Pedro Bugt Anduvning.**

Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 343. London 1938.)

Fløjtetønde „No. 2 P. F.“ paa c. 33° 42' N. 118° 17' W., c. 0,5 Sm 147° fra *Point Fermin Fyr*, er ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver 6^s.**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****557. Italien W.-Kyst. Neapel Bugt. Molosiglio. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 324. London 1938.)

Det N.-lige Fyr ved Indløbet til *Molosiglio* paa 40° 50' (00") N. 14° 15' (20") E. er forandret fra at vise grønt Et-Blink til at vise grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 5,8 m. Synsvidde: 4 Sm. Fyrpæl.Det S.-lige Fyr er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 5,8 m. Synsvidde: 5 Sm. Fyrpæl.**558. Sicilien S. Pelagiske Øer. Isola di Linosa W. Banke.**

(N. f. S. Nr. 7/677. Berlin 1938.)

Nedennævnte Dybder, der tyder paa Tilstedeværelsen af en Banke, er fundet, som følger:

a. 80 m paa c. 35° 51',8 N. 12° 22',5 E.

b. 110 m — c. 35° 55',5 N. 12° 28',3 E.

c. 120 m — c. 35° 54',3 N. 12° 25',0 E.

559. Grækenland W.-Kyst. Aspra Spitia Bugt. Oplysning om Fyrs Plads.
(N. t. M. Nr. 307. London 1938.)
Pladsen for det hvide Blinkfyr paa c. 38° 21' N. 22° 37' E. er 0,32 Sm 45° fra den i Kortet angivne Plads og 0,45 Sm 97° fra Toppen af *Mount Kephali*. Synsvidde: 7 Sm. Fyret er ubevogtet.

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

560. Persiske Bugt. Bahrain Island. Khor Kaliya. Tønder udlagt.
(N. t. M. Nr. 334. London 1938.)
a. En rød- og hvid vandretstribet Spidstønde er udlagt 0,64 Sm 317° fra *Kassar Diwan* Triangulationsmærke paa c. 26° 11' N. 50° 40' E.
b. En sort- og hvidternet Spidstønde er udlagt 0,9 Sm 304° fra ovennævnte Plads.
561. Afrika E.-Kyst. Zanzibar Harbour. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 309. London 1938.)
Fyret paa c. 6° 09' S. 39° 11' E., paa W.-Spidsen af *Malindi Spit* Bølgebryder, er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise grønt, fast Lys. Flammens Højde: 6,1 m. Sort Tremmeværksbygning paa hvid Sokkel.
562. Sydafrika. East London Anduvning. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 333. London 1938.)
Dybden i Ledefyrilinien i Løbet til *East London* paa 33° 01' (30") S. 27° 55' (30") E. skal rettes fra 10,7 m til 9,4 m.
563. (P). Sydafrika. Cape Recciffe. Fyr forandres. Taagesignal oprettes.
(N. t. M. Nr. 902. Johannesburg 1937.)
Omkring den 1. Maj d. A. forandres *Cape Recciffe* hvide og røde, faste Fyr med Et-Blink hver 1^m. paa c. 34° 02' S. 25° 42' E. saaledes, at Blinkets Varighed bliver 1,93^s. Samtidig oprettes et Taagesignal med Diafon, Et-Stød af 2^s. Varighed hver 1^m.
564. Madagascar E.-Kyst. Fénérive. Grund.
(A. a. N. Nr. 6/478. Paris 1938.)
Et lille Korallrev med 6,1 m Vand findes paa c. 17° 23' S. 49° 24' E., c. 2000 m 5° fra Flagstangen paa Slottet.
565. Ceylon E.-Kyst. Mullaittivu N. Grund.
(N. t. M. Nr. 335. London 1938.)
En Grund med 6,4 m Vand findes paa c. 9° 27' N. 80° 41' E., 13,3 Sm 322° fra *Mullaittivu* Fyr.
566. Bengalske Bugt. Birma. Rangoon Floden. Oplysning om Lystønder og Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 311. London 1938.)
a. Tønden paa *Lower Middle Bank* paa c. 16° 29' N. 96° 20' E., 1,6 Sm 347° fra *Square Board* Baake, er blevet ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s.
b. *Lower Spit* Lystønde c. 3,3 Sm 176° fra (a) er permanent inddraget.
567. Malacca Stræde. Sumatra N.-Kyst. Oplysning om Dybder.
(N. t. M. Nr. 329. London 1938.)
Nedennævnte Dybder er fundet paa de anførte Pladser i Forhold til *Diamond Point* Fyr paa c. 5° 16' N. 97° 29' E.:
- | | | | | | |
|---------|-------|----|------|-----|--------|
| 67,7 m | 49,25 | Sm | 292° | fra | Fyret. |
| 62,2 m | 52,0 | - | 292° | - | — |
| 40,2 m | 55,25 | - | 291° | - | — |
| 107,0 m | 57,75 | - | 291° | - | — |
| 54,8 m | 60,75 | - | 291° | - | — |

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

568. Fransk Indo-Kina. Annam. Cape Padaran. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 336. London 1938.)
Fyret paa c. 11° 22' N. 109° 01' E. er forandret til at vise afvekslende hvidt og rødt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s.
569. New Zealand. South Island. Bluff Harbour. Oplysning om Signalstation.
(N. t. M. Nr. 319. London 1938.)
a. Signalstationen paa c. 46° 37' S. 168° 20' E., ved 261 m Triangulationsmærket paa Brinken, er permanent nedlagt.
b. Ved *Stirling Point* røde, faste Fyr, 0,9 Sm 79° fra ovennævnte Plads er oprettet en Signalstation.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- England:*
- R 1491 England. — Harwich harbour.
R 7 Aden harbour and approaches.
R 182 Sicily. — Syracuse harbour.
R 2843 North America, east coast. — Chesapeake bay entrance.
R 2265 Japan. — Kobe ko.
R 806 Japan. — Sendai bay to Miyako bay.
R 2182 B The North Sea.
R 2818 North America, East Coast. — Hampton roads and Elizabeth river.
T Supplement No. 2 to North Sea Pilot, Part II.
† 208 Harbours and anchorages on the south and east coasts of Honshu.
- Tyskland:*
- R D. 3 Die Weser vom Dwars Gat bis Wremer Loch.

Tillæg.

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

570. (T). Engelske Kanalsøer. Alderney. Corbet Rock. Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 350. London 1938.)
Corbet Rock Fyr paa c. 49° 43' N. 2° 14' W. er for Tiden slukket.

571. Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Ayr Harbour. Taagesignal atter normalt.
(N. t. M. Nr. 349. London 1938.)
Taagesignalet paa c. $55^{\circ} 28' N.$ $4^{\circ} 39' W.$ afgives atter med normal Karakter.
(E. f. S. Nr. 3/178 1938.)
572. Shetlands Øerne W.-Kyst. Ve Skerries. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.
(N. t. M. Nr. 348. London 1938.)
Lys- og Fløjtetønden paa c. $60^{\circ} 23' N.$ $1^{\circ} 49' W.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 6/380 1938.)
-

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

Forsikrings-Selskabet
„SKANDINAVIA“
Stiftet 1899
Aktekapital 8 Millioner Kæmer
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ OG TRANSPORTFORSIKRING
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.

**NYBYGNINGER
REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN NØRRESUNDBYSKE 30-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010 OG 1011

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

KORSØR

ASSENS

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

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

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

MARIAGER

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

NAKSKOV

ESBJERG

C. BREINHOLT

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

NØRRESUNDBY

ODENSE

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzen«

Telefon: 3
» 822

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsaut.

H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

FRA UGE TIL UGE

SØMANDSKONFLIKTEN

I Fredags Aftes stillede Forligsmanden Mæglingssfor-
slag i Striden mellem Rederiforeningen og Sømæn-
dene. Sømændenes Forbund havde varslet Strejke fra
den 3. Marts for alle sine Medlemmer med Undtagelse
af dem, der er ansat paa Landbrugscksport-Skibene,
og dem, der er beskæftiget ved Havarivirksomhederne.
Fra Formiddag til over Middag forhandlede Direktør
Dreyer skiftevis med Sømændene og med Rederne,
og til sidst var der Basis for at stille et separat Mæg-
lingsforslag. Der maatte imidlertid endnu en lang
Række Konferencer til, før Mæglingssforlaget kunde
fremsættes.

Mæglingssforlaget følger i Hovedsagen den Linje,
der blev lagt ved Søfyrbødernes Overenskomst-For-
nyelse. Sømændene faar et tilsvarende Løntillæg.
Der røres ikke ved Bemandings- og Arbejdstidsspørgs-
maalet, men der gennemføres forskellige andre Æn-
dringer i de gældende Bestemmelser. Parternes Svar
skal foreligge den 8. Marts, og den varslede Strejke
udsættes naturligvis, indtil Mæglingssforlagets Skæb-
ne er afgjort. Sømændenes Forbund behandlede For-
slaget paa en ekstraordinær Generalforsamling Søn-
dag, hvor 149 stemte for og 112 imod at anbefale For-
slaget til Medlemmerne til Vedtagelse.

»ALLE DANSKE SKIBE I SØEN, MANGE SØMÆND HJEMME«

Det store konservative Dagblad »Aarhus Stifts-
tidende« har bragt en Artikel »Alle danske Skibe
i Søen, mange Sømænd hjemme«, der indeholder saa
mange Misforstaaelser og fejlagtige Oplysninger, at den
ikke skal staa upaatalt.

Det hedder i Artiklen bl. a.:

»Mens den danske Handelsflaade er inde i en gunstig
Periode med praktisk talt ingen oplagte Skibe, staar man
overfor den kedelige Kendsgerning, at over en Fjerdedel
af den danske Sømandsstand er uden Beskæftigelse. Saa-
vel for de 2200 organiserede Søfyrbødere som for de 4700
organiserede Dæksfolk er der en Ledighed paa 28—30
pCt. Tallet har været stigende i de senere Aar grundet
paa en uforholdsmæssig stor Tilgang til Fagene.

Det hævdes, og sikkert med Rette, at den der sejler
dansk, sejler dyrt, hvilket skal forstaaes saaledes, at frem-
mede Søfolk er billigere end Danskerne. Derfor oplever
man det Særsyn, at flere Udlændinge er engageret til dan-
ske Baade, end danske Søfolk til fremmede Baade. Den
stedsse stigende Tilgang af Søfolk rummer tillige den Fare,
at man inden ret længe kan tale om en begyndende Pro-
letarisering, hvilket har sin naturlige Forklaring derved,
at Størsteparten af de ikke-beskæftigede Sømænd er gan-
ske unge Mennesker, for hvem der ingen Brug er, saa
snart Læretiden er overstaaet.»

Det bliver vist nødvendigt at imødegaa disse Paa-
stande Punkt for Punkt.

Den danske Handelsflaade er ikke længere inde i
en gunstig Periode; Oplægningerne stiger netop Uge
for Uge. Fra danske Rederes Side har man Gang paa
Gang udtalt Ønsket om at faa Flaaden forøget, men
Udviklingen er gaet i den modsatte Retning netop
paa Grund af de daarlige Tider for Erhvervet. Den
danske Handelsflaade har ikke det Omfang, den burde
have, og det medfører igen, at der ikke bliver Arbejde
til alle indenfor Skibsfarterhvervet.

Naar det siges, at den, der sejler dansk, sejler dyrt,
er det for saa vidt rigtigt — som den danske Skibs-

fart har utallige Byrder at bære og lønner sine Be-
sætninger højt, men fremmede Søfolk er absolut ikke
billigere at have om Bord i danske Skibe, for de løn-
nes simpelthen efter de fastsatte Tarifer, saa det er
en ganske misvisende Oplysning, at danske Skibe an-
vender fremmede Søfolk, fordi der skulde kunne spæ-
res noget derved.

Tværtimod er alle danske Redere saa absolut inde for
saa vidt muligt kun at bruge danske Søfolk, for det
første af den ganske naturlige Grund, at det er Lan-
dets egne, for det andet, fordi de absolut er dygtigere
end mange af de fremmede, man tilfældigt faar om
Bord. Naar der anvendes fremmede Søfolk nu og da,
er det, fordi man i en eller anden fremmed Havn ikke
har kunnet faa danske Søfolk, men at Tallet paa frem-
mede Sømænd om Bord paa danske Skibe skulde være
foruroligende stort, maa absolut bestrides. At mange
ganske unge Mennesker søger Arbejde om Bord i Ski-
bene, er vel egentlig det bedste Bevis for, at Skibsfarts-
erhvervet lønner sine Folk godt, og at Livet om Bord
virker tiltrækkende paa de unge, men at maaske en
Del af disse ikke passer om Bord i et Skib kan
ikke lægges Erhvervet til Last. Imidlertid vil disse
unge arbejdsledige Folk altid komme til at fylde godt
i en Statistik.

At der skulde være Fare for, at Faget proletariseres,
kan vi dog heller ikke gaa med til. De Indtægter
f. Eks. Maskinmestrene har — op til 700 Kr. om Maa-
neden foruden alt frit om Bord — tyder dog ikke paa,
at det egentlig er Proletariseringstendenser, der gør
sig gældende. Danske Redere er, som nævnt, først og
fremmest interesseret i at beskæftige danske Søfolk
og vilde hellere end gerne gøre det i en langt større
Handelsflaade, men med de Skatter og andre Byrder,
der i stigende Grad paalægges Erhvervet, bliver der ikke
let Penge til Udvidelser. Danske Redere har bestandig
været lydhøre overfor Ønsker om at skaffe sine Folk
rimelige Kaar, og man ser jo ogsaa i den store Til-
gang til Faget det bedste Bevis paa, at de Indtægter,
der bydes Søfolkene, virker tiltrækkende, saa tiltræk-
kende, at der ikke kan blive Arbejde til alle.

Til Slut skal vi blot udtalte vor Forundring over,
at en Artikel med saa fundamentale Misforstaaelser af
hele Situationen fremkommer i et ledende konserva-
tivt Blad; man kunde forstaa, hvis det var et kommu-
nistisk Organ, der vilde benytte disse — fejlagtige —
Oplysninger i Propagandaøjemed.

SVENSK SKIBSFART OG SVENSK JERNBANEGODSTAKSTER

I Sverige er et Problem, som vi ogsaa her i Landet
maa tage Stilling til, i Øjeblikket aktuelt, nemlig
Forholdet mellem de af Staten dikterede Godstakster
for Befordringen med Statens Jernbaner og saa den
indenrigske Skibsfartstrafik og dens Fragter.

Den af de svenske Statsbaner foreslaaede ny Gods-
tarif indeholder betydelige Takstnedsættelser, særlig
for Fjertrafikken og er derigennem en alvorlig Trusel
mod den indenrigske Skibsfart. Dette Forhold har for-
anlediget Stockholms Rederi A/B Svea og Ångfartygs
A/B Göta Kanal, som de to største Rederier indenfor
denne Fart til at rette en Henvendelse til Staten, ba-
seret paa en af Sveabolaget foretaget Undersøgelse an-
gaende Takstnedsættelsernes Indvirkning paa den in-
denrigske Skibsfart. Rederierne haaber, at man fra

Statens Side vil lade Hensyn til de Synspunkter, der gøres gældende. Det hedder bl. a. i Skrivelsen:

Det turde være almindelig anerkendt, at Fastsættelsen af Statens Jernbaners Godstakster langtfra er et for disse Jernbaner internt anliggende, men et Spørgsmaal, der berører hele Landets vareproducerende Erhvervsgrene og Handelen som ogsaa alle Trafikvirksomheder, som i Fragtansættelser i større eller mindre Grad maa følge Statsbanetaksterne.

For nærmere at belyse Betydningen af den indenrigske Skibsfarts Interesse i det foreliggende Spørgsmaal skal nærmere omtales: 1) Den indenrigske Skibsfarts Størrelse. 2) Hvilke Dele af den indenrigske Skibsfart vil i forskellig Udstrækning berøres af en Sænkning af Statsbanetaksterne i Henhold til det forelagte Forslag.

Den indenrigske Skibsfarts totale Størrelse frengaar af Handelsministeriets officielle Statistik. I Henhold til den beskæftigedes i 1934 ialt ca. 5,500 Mand om Bord, hvortil kom ca. 2,000 Sluveriarbejdere, ca. 1,500 Personer ansat ved Havne, Rederier, Mæglere, Assurandører osv., ialt 9,000. Med Hensyn til, at der ved Skibsværfterne arbejder et ikke ringe Antal Mennesker udelukkende for indenrigsk Skibsfart, og at indenrigsk Trampfart samt til en vis Grad ogsaa indenrigsk Liniefart i stadig stigende Grad maa anvende Folk fra Land til Losning og Lastning, kan man roligt regne med, at mindst 12,000 Personer er direkte beskæftiget med indenrigsk Skibsfart.

Den befordrede Godsængde ansættes i den nævnte Statistik til 6.5 Millioner Tons, og Bruttoindtægten til 50 Millioner Kroner. Den indenrigske Skibsfart har stor Betydning for Havnene, da over Halvdelen af Trafikken udgøres af indenrigsk Skibsfart. I 1934 — den Statistik man holder sig til — viste det sig, at der betaltes 7 Millioner Kr. i Havneafgifter.

Med Hensyn til i hvilken Grad Statsbanetaksterne paavirker de forskellige Dele af den indenrigske Skibsfart, er der blevet foretaget visse Beregninger af det Rederi, som driver den største indenrigske Linieskibsfart, nemlig Stockholms Rederi A/B Svea. Resultatet af disse Beregninger gav Mulighed for at drage visse Slutninger vedrørende den øvrige indenrigske Skibsfart, da nemlig det nævnte Rederi driver en meget omfattende Trafik.

De af Staten foreslaaede Sænkninger vil betyde helt eller delvis Bortfald af det Driftsoverskud, som er nødvendigt for Trafikkens Førelse; i enkelte Tilfælde maa man endogsaa regne med Driftsunderskud. Det er under saadanne Forhold klart, at visse Dele af Trafikken maa nedlægges, hvis det fremlagte Takstforslag vedtages.

I Betragtning af, at efter Forslaget de højeste Tarifer er stærkt og Mellentrafikken ikke uvæsenlig sænket, især paa kortere og middellange Afstande, mens visse Massegodstarifer er sænket især paa de lange Afstande, maa de øvrige Redere, som driver en indenrigsk Fart og som alle har kortere Ruter end Stockholms Rederi A/S Svea blive i særlig Grad paavirket heraf, navnlig da disse Rederier ikke, i saa stor Udstrækning som Sveabolaget, transporterer saadant Massegod, for hvilket Fragterne i mindre Grad paavirkes af de foreslaaede Takstsænkninger.

Det her nævnte gælder baade Redere, som driver Trafik paa Kysten og i endnu højere Grad dem, der driver Trafik paa de indre Vandveje. Rederier af sidstnævnte Kategori er nemlig belastet med Afgifter til Kanaler osv., saavel som med store Udgifter til det i Forhold til Skibenes Lasteevne store Besætningstal.

Da Statens Jernbaners Takster er normgivende for Taksterne ved andre Trafikforetagender, er det nødvendigt, at disse gennem Repræsentanter faar Lejlighed til at deltage i den fortsatte Behandling af Spørgsmaalet om de nævnte Takster.

De Dele af den indenrigske Skibsfart, som berøres af Taksterne kan ansættes til at omfatte Virksomheder, der beskæftiger ca. 7000 Mennesker og indbringer 30 Millioner Kroner aarlig. En Indskrænkning af denne Skibstrafik vilde ramme ikke blot dem, som nu har deres Indtægt derved, men ogsaa Samfundet i sin Helhed og især de Virksomheder, der nu betjenes deraf. I Øjeblikket er det umuligt for den indenrigske Skibsfart at følge med i en Takstnedsættelse, da Driftsomkostningerne er steget meget stærkt i det sidste Aar.

Ogsaa fra det svenske Havneforbund er der indgaaet en Protestskrivelse. Det vil have sin store Betydning at se, hvordan Udviklingen heraf vil blive, men saa meget er sikkert, at man fra den indenrigske Skibsfarts Side vil gøre alt for at forhindre, at der paaføres den en ubillig og ganske uforsvarlig Konkurrence fra Statens Side.

DEN AMERIKANSKE SKIBSFARTS PROBLEMER

De alvorlige Forhold indenfor den amerikanske Skibsfart, som vi allerede tidligere indgaaende har omtalt, og hvordan Skibsbesætningerne i visse Tilfælde har optraadt, belyses af Mr. J. P. Ryans Udtalelser overfor Senatsudvalget for Skibsfartsanliggender, i hvilke det aabenlyst erklæres, at Kommunisterne allerede sidder inde med betydelige Poster indenfor Skibsfarten og var godt paa Vej til at faa Indflydelse paa Ledelsen. Selvom dette jo nok er en Overdrivelse, er det Spil, de har drevet om Bord paa selve Skibene, af en saadan Art, at der maa skrives ind overfor det.

I Bygningsspørgsmaalet synes nu som før Pris-Problemet at være det vanskeligste at overvinde, fordi Priserne i Amerika stadig ligger saa meget højere end andre Landes. Efter Mr. Kennedys sidste Udtalelser ligger de amerikanske Værfters Tilbud næsten 3 Gange højere end de udenlandske, saaledes at man nu staar overfor Spørgsmaalet enten at ophæve Forbudet mod Skibsbestillinger ved udenlandske Værfter eller at anlægge hele Subventionsplanen paa en helt ny Basis, d. v. s. navnlig med Hensyn til Byggepriserne.

Foruden disse to aktuelle Spørgsmaal trænger i den senere Tid endnu ét sig paa, der i Betydning og Omfang ikke er mindre. Jo mindre egnet nemlig den private Skibsfart viser sig til at blive Situationens Herre, og jo vanskeligere Kapitalanskaffelsen paa det private Kapitalmarked viser sig, desto stærkere vokser de Kræfter i Amerika, der gaar ind for at det bliver Staten, der skal drive Landets Handelsskibsfart. Hvor store Muligheder disse Tendenser har i Fremtiden, kan ikke siges, men saa meget er sikkert, at de er der. I den tidligere udførligt omtalte og gennem flere Numre refererede Redegørelse fra Marinekommissionen hed det endnu, at Handelsflaadens privatøkonomiske Karakter, saa vidt det var muligt, vilde blive opretholdt, men samtidig blev der gjort opmærksom paa, at den nye Skibsfartspolitik Maal kun til en vis Grad kunde virkeliggøres ad privatøkonomisk Vej, og at Muligheden for et Statsflaadeprogram saavel som en af Staten drevet Række Skibsfartsruter ikke var til at afvise. Senere erklærer Lederen af Marinekommissionen, at Staten maa træde til, der er ingen anden Mulighed. At disse Erklæringer ikke er tomme Ord, beviser til en vis Grad den nu gennemførte Nyordning af Dollar Linien. For i Henhold til Kontrakt med Staten blev Ydelsen af 1,3 Million Dollars i Subventioner til Rederiet gjort afhængig af, at der indsattes en vis Kontrolmyndighed i Ledelsen, eller praktisk udtrykt, at en Tillidsmand for Marinekommissionen fik Posten som Vicepræsident og finansiel Raadgiver i Dollar Linien, og uden hans Sanktion kan der ikke indgaaes nye Forpligtelser. Desuden er det blevet paalagt Dollar Linien at bestræbe sig for at skaffe en Privatkapital paa 6,8 Millioner Dollars til Gennemførelse af bl. a. Byggeprogrammet; men selv Optimister tvivler om, at denne Sum kan skaffes.

Man nærer i amerikanske Skibsfartskredse ikke Tvivl om, at Eksemplet med Dollar-Linien ikke vil være enestaaende, og at man derfor kan vente store Forandringer og sikkert ogsaa adskillige Overraskelser i den nærmeste Fremtid.

DEN ENGELSKE KULEKSPORT

I britiske Kulkredse kan man ikke andet end være tilfreds med det sidste Aars Udvikling indenfor Udførslen. Næsten alle Lande har indført flere Kul som Følge af, at Industriens Aktivitet er blevet større, ligesom ogsaa Skibsfartens forøgede Behov gør sig gældende. Med 40,3 Mill. Tons som Kuludførsel i 1937 er man naaet op paa et Punkt, der omtrent staar paa Højde med 1931's. Mens man almindeligvis regner

med, at det første Kvartal af indeværende Aar vil være nogenlunde tilfredsstillende, synes Udsigterne for den videre Udvikling imidlertid ikke saa gode.

Der henvises først og fremmest til, at Konjunkturerne paany er blevet daarligere, det være sig i Industrien som i Skibsfarten.

Ved Siden af Spørgsmaalet om Transportmuligheder, som den britiske Kuleksport byder Skibsfarten, koncentrerer Interessen sig naturligvis hovedsagelig om Spørgsmaalet om Bunkerkulprisen, der efter engelsk Vurdering udgør omkring 40 pCt. af en Dampers løbende Udgifter. — Dette faar naturligvis den allerstørste Betydning for enhver Reder nu, hvor Udgifterne paa de allerfleste Omraader er steget betydeligt, mens samtidig Fragterne begyndte at falde. Fra Skibsfartens Side vil man vist derfor enstemmigt hilse det Fremstød, som den tidligere Præsident for Manchester's Rederforbund Mr. W. F. Merchant nylig førte imod altfor høje Bunkerkulpriser.

W. F. Merchant, der ikke vurderede sidste Aars Udvikling indenfor Liniefarten saa gunstigt, erklærede endogsaa, at det var en ligefrem Skandale — a perfect scandal — at Interessen i England var saa ringe for Skibsfarten, at den kunde bringe den i en saadan Situation!

HVEDE-VÆDDELØBET

Kun 13 Skibe deltager i Aar i Hvede-Kapløbet fra de sydaustralske Havne til England. I 1920—21 Sæsonen konkurrerede ikke mindre end 36; i 1931 var Tallet faldet til 26, og nu er det altsaa kun det halve heraf.

Det er imidlertid interessant at se, at mens Antallet er mindre, er Fragterne højere. I 1936 accepterede adskillige Skibe 19s. 6d. og i 1937 laa Gennemsnittet paa 22s. 6d. For indeværende Aar er de første Tal paa 42s. 6d., og det nævnes, at 45s. er blevet afslaaet! »Passat«, som medfører 4,614 Tons Hvede, tjente kun 29 sh. pr. Ton sidste Sæson, men vil i Aar faa 42s. 6d. Otte Sejlskibe har opnaaet Tømmerlast til Sydafrika en route til Spencer Gulf Havne. To andre har ogsaa sikret sig Fragt paa Vejen nd.

Det var omkring 1880, at Dampskibstonnagen i Verden omtrent stod lige med Sejlskibstonnagen; 20 Aar senere var Forholdet $\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{4}$. Sejlskibet kæmpede en Kamp, det maatte tabe. I Dag er der ikke 20 fuldriggede Sejlskibe i Fart, og Tallet bliver mindre og mindre. Som Følge heraf er det ogsaa naturligt, at Kornskibenes Antal fra Australien stadig bliver færre. To velkendte Konkurrenter vil savnes i Aar, »C. B. Pedersen«, det svenske Skib, der i Fjor forliste, og den finske firemastede Bark »Panier«, der er blevet indsat paa en anden Route.

KVÆSTHUSBROEN

I Havnebestyrelsens Møde i Torsdags forelagdes Udvalgsbetænkning vedrørende det af Havnedirektøren fremsatte Forslag til Udvidelse af Kvæsthusbroen.

Udvalgets Formand, Direktør *Munck*, gjorde rede for Betænkningen, hvis Indhold vi tidligere har omtalt. Det havde været Udvalget magtpaaliggende, at alle Forhold vedrørende denne Sag blev nøje gennemgaaet, for at Udvidelsen kunde blive saa formaals-tjenlig som muligt.

Udvalget indstiller, at Ministeriets Tilladelse søges udvirket til Opfyldning af det fornødne Vandareal til Udrykning af Bolværkerne ved Broen, samt at Havnedirektøren bemyndiges til at anvende 1,8 Mill. Kr. til Udrykning og Ombygning af Bolværkerne og 170,000 Kr. til Opførelse af et Perrontag med tre indbyggede Skure.

Grosserer *Schmidt* spurgte, hvor stor Afstanden var beregnet mellem Tagskægget paa Perrontaget og Bolværket og henstillede at faa det skarpe Hjørne ved Nyhavns Hoved bortelimineret af Hensyn til Færd-selen.

Direktør *Munck* svarede, at Afstanden mellem Tagskæg og Bolværk var 2 Meter, og der kunde føres Forhandling med Ejeren af Gaarden om det skarpe Hjørnes Fjernelse.

Direktør *Kørbing* henstillede, at der gaves frie Hænder med Hensyn til Valget mellem tre eller to indbyggede Skure, hvorom den konstituerede Havnedirektør, Kontorchef *Winsløw*, og Direktør *Munck* ogsaa mente, der kunde forhandles.

Derefter tiltraadte Havnebestyrelsen Indstillingen.

Den kst. Havnedirektør forelagde Indstilling fra Havnedirektøren om, at Dyrtidstillægget til Havnevæsenets maanedslønnede Funktionærer samt til Pensionister og understøttede forhøjedes fra 1. April d. A. at regne.

Der havde været ført Forhandlinger med Funktionær-Organisationerne, som havde tiltraadt Indstillingen, skønt de gerne ønskede samme Tillæg som Statens Tjenestemænd, men Havnen var henvist til at følge Lønordningen af 1919.

Forretningsfører *Fløtkjær* henstillede, at Spørgsmaalet toges op paany og løstes paa en rimelig og retfærdig Maade.

Den kst. Havnedirektør udtalte, at en anden Løsning end den foreslaede kunde kun opnaas ved at gaa over til Statens Regler, hvilket der ogsaa kunde synes at være Anledning til.

Forretningsfører *Fløtkjær* henstillede at udsætte Sagen til ny Behandling.

Den kst. Havnedirektør mente, at det rigtigste var at blive staaende ved Indstillingen som en foreløbig Ordning og saa senere tage Sagen op til ny Forhandling.

HAVNEBYGMESTER GODFRED LORENZ DØD

Havnebygmester *G. Lorenz* er død, 72 Aar gammel. Hganske kort Tid efter at han havde trukket sig tilbage fra sit Embede.

Hans Navn er først og fremmest knyttet til Københavns Havn, hvor han i over 40 Aar udførte et stort og fra alle Sider paaskønnet Arbejde.

Godfred Lorenz knyttedes allerede i 1892 som ung polyteknisk Kandidat til Københavns Havnevæsen. Et Par Aar var han derefter i Udlandet for at studere, men fra 1897, til han for kort Tid siden tog sin Afsked, var han derefter nafbrudt knyttet til Københavns Havn, fra 1914, da han efterfulgte Havnebygmester *H. C. V. Møller*, dens øverste tekniske Chef.

Allerede tidligt viste han sig som en fremragende Tekniker, og hele den mægtige Udvikling, Københavns Havn har gennemgaaet i de sidste 40 Aar, har han været med i. Alene siden 1914 er Havnens Omraade blevet firedoblet.

Havnebygmester Lorenz var altid den Institution, han var knyttet til, en god Mand, og han havde den Glæde, at man anmodede ham om at fortsætte efter det fyldte 70. Aar, for at han kunde afslutte sit sidste store Arbejde, som han havde projekteret og udført for Københavns Havn, den nye Knippelsbro.

Han havde det store Overblik og nærede en dyb Kærlighed til Københavns Havn — en af de smukkeste i Verden, sagde han ofte.

Foruden for Københavns Havn har han udført Projekter for fremmede Havne, i 1915 fik han saaledes sammen med Prof. *Schonweller* Præmie for et Projekt til Udvidelse af Göteborgs Havn. Ogsaa andet Arbejde af denne Art havde han projekteret, bl. a. til Havnene i Odense og Svendborg. Han har skrevet en lang Række faglige Afhandlinger og desuden det smukke Værk om Københavns Havn.

Havnebygmesteren fik kun kort Tid til at nyde sit Otium, men han kunde se tilbage paa et sjældent smukt og harmonisk Livsløb, hvis Resultater fortjente og fik den mest ubetingede Anerkendelse fra alle Sider.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Kuleksport over Gdynia i Januar

Kuleksporten over Gdynia var i Januar ialt 463,548.8 Tons fordelt paa følgende Lande:

	Tons
Algier	2,600
Argentina	21,416
Belgien	47,411
Danmark	33,227
Finland	15,142
Frankrig	40,984
Letland	17,271
Norge	44,462.5
Sverige	131,416.1
Italien	70,519
Ægypten	5,456.2
Estland	1,060
Holland	17,404
Tyskland	7,700
Malta	3,180
Fransk Afrika	4,300
Bunkerkul	68,792.7

Vareomsætningen over Danzigs Havn Januar 1938

Det Statistiske Kontor i Danzig vil i Fremtiden ikke — som hidtil sket — offentliggøre Maanedsberegninger om Danzigs Vareomsætning over Havnen med Angivelse af Vægt og Værdi, men kun med Vægtangivelse.

Kvartalsberegningerne om Vareomsætningen vil dog fremkomme i den sædvanlige Form med Vægt- og Værdiangivelse.

Vareomsætningen i Tons var i Januar: Indførsel: 119,639.8. Udførsel 461,022.9.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i December Maaned 1937 androg 139,758.1 t., Udførslen 552,951.6 t.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes ca. 1,300 t. Sædfrø, ca. 2,600 t. Sild, ca. 1,200 t. Brosten, ca. 62,800 t. Ert, ca. 18,600 t. Svovlkies, ca. 8,200 t. Kul, ca. 10,300 t. Vegetabilfedt, ca. 6,700 t. Gødningstof, ca. 1,100 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes ca. 1,100 t. Hvede, ca. 20,300 t. Byg, ca. 3,800 t. andet Korn, ca. 2,300 t. Bælgrugt, ca. 300,000 t. Kul, ca. 35,200 t. Koks, ca. 10,800 t. Melasse, ca. 1,400 t. Soda, ca. 5,000 t. Ammoniak, ca. 3,500 t. Gødningstof, ca. 60,200 t. Træ, ca. 6,000 t. Jern og Staal.

Sommertid i Belgien

Sommertiden i Belgien vil iaar ifølge kgl. Anordning af 8. Februar (Moniteur Belge Nr. 43 af 12. Febr.) begynde Natten mellem den 26. og 27. Marts Kl. 2 (Normaltid) og ende Natten mellem den 1. og 2. Oktober Kl. 3 (Sommertid — Kl. 2 Normaltid).

Befragtnings-Voldgift i Moskva

Ved forskellige Lejligheder har de førende Protection & Indemnity Clubs og Demurrage & Defence Organisationerne peget paa Vigtigheden af, at Rederne ikke under nogen Omstændigheder gaar med til en Befragtningsklausul, som henviser Disputer til Voldgift i Moskva, dersom de ønsker, at de nævnte Organisationer skal varetage deres Interesse.

The Baltic and International Maritime Conference meddeler nu, at Sovjetbefragterne paany fremsætter Krav om, at Uoverensstemmelser skal afgøres af Voldgiftsdomstol i Moskva, og Conferencen understreger i den Anledning Vigtigheden af, at Rederne nøje følger Protectionklubbernes Anvisning.

Sø- og Handelsretsdøm

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i den tidligere refererede Sag, der var anlagt af Søfyrbøder Kaj Edvard

Bentsen mod Skibsrederne Marius Nielsen & Søn. Dommen har følgende Ordlyd:

Lørdag den 28. August 1937 blev Sagsøgeren, Søfyrbøder Kaj Edvard Bentsen, paa Mønstringskontoret her i Byen mønstret som Fyrbøder paa S/S »Margrethe«, for hvilket de Sagsøgte, Skibsrederne Marius Nielsen & Søn, er korresponderende Reder og som ventedes at ville anløbe Københavns Red Mandag den 30. s. M.

I den i Anledning af Mønstringen af Sagsøgeren og tre andre Søfolk af Mønstringskontoret udfærdigede Tillægs-Skibsbemandingsliste er der under Rubrikkerne: »Tjenesten tiltrædes i Skibet« og »Hyren løber fra og med« anført Datoen 30. August 1937, hvorhos der i Rubriken: »De øvrige Vilkaar, paa hvilke den forhyrede er antaget« bl. a. er stemplet saalydende Paategning: »Kræver Forholdene, at Tjenesten skal tiltrædes paa en anden end den i Hyre-aftalen nævnte Dato, løber Hyren fra og med Tiltrædelsesdagen«. Den originale Skibsbemandingsliste er underskrevet af Sagsøgeren i den dertil indrettede Rubrik, hvis Overskrift lyder: »Vi underskrevne erkender at være forhyret i Overensstemmelse med det paa denne Liste anførte og stadfæster det med vor Underskrift.«

Sagsøgeren kom ombord i Skibet efter dettes Ankomst til Reden den 30. August 1937, fra hvilket Tidspunkt den Sagsøgeren tilkommende Hyre derefter er beregnet.

Under nærværende Sag gør Sagsøgeren imidlertid gældende, at det ved Forhyringen den 28. August blev paalagt ham at være til Disposition for det Tilfælde, at Skibet skulde ankomme til Reden før end beregnet, og ved telefoniske Opringninger til Forhyringsagenten saavel den nævnte som den følgende Dag (Søndag), at holde sig underrettet om Skibets Ankomst, hvorved han, der allerede ved Forhyringen den 28. August mistede sin Arbejdsledsunderstøttelse, har været afskaaret fra at disponere over disse Dage paa anden Maade. Og idet Sagsøgeren formener, at der under disse Omstændigheder maa tilkomme ham en Godtgørelse hos Rederiet, svarende til Hyre i to Dage, paastaar han nu de Sagsøgte dømt til at betale 13 Kr. 32 Øre, tilligemed Renter heraf 5 pCt. pro anno fra Stævningens Dato, den 13. December 1937.

De Sagsøgte procederer til Frifindelse, idet de henviser til de i Skibsbemandingslisten indeholdte Forhyringsvilkaar samt Sømandslovens § 18, hvorefter Hyren først løber fra og med den Dag, Sømanden tiltræder Tjenesten ombord, hvorhos de Sagsøgte benægter, at der fra deres Side ved Angivelsen af Tidspunktet for Skibets forventede Ankomst til Reden eller iøvrigt er udvist en Forsømmelighed, der ifølge dansk Rets almindelige Erstatningsregler kunde berettigg Sagsøgeren til nogen særlig Godtgørelse.

Under Domsforhandlingen har Sagsøgeren afgivet Partsforklaring og har herunder bl. a. forklaret, at Sømandslovens § 18 blev oplæst for ham ved Forhyringen.

Ved Forhyringen blev den 30. August aftalt som Tiltrædelsesdag, idet Sagsøgeren dog indgik paa at tiltræde Tjenesten ved Skibets Ankomst ogsaa før denne Dato. Herefter man Sagsøgerens telefoniske Henvendelser til Forhyringsagenten om Skibets Ankomst usanset at disse er sket efter Agentens Opfordring, anses foretaget i Sagsøgerens egen Interesse. Allerede af denne Grund findes Sagsøgeren ikke at have Krav paa Godtgørelse hos de Sagsøgte for den Udlejlighed og Tidsspilde, de omtalte Opringninger har medført for ham, hvorfor de Sagsøgte Paastand om Frifindelse vil være at tage til Følge.

Sagens Omkostninger findes Sagsøgeren at burde godtgøre de Sagsøgte med 20 Kr.

Thi kendes for Ret:

De Sagsøgte, Skibsrederne Marius Nielsen & Søn, bør for Tiltale af Sagsøgeren, Søfyrbøder Kaj Edvard Bentsen, i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger betaler Sagsøgeren til de Sagsøgte med 20 Kr. inden 15 Dage efter denne Doms Afsigelse.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søforklaring

Forleden afgav Kaptajn Boje Jensen Søforklaring i Sø- og Handelsretten i Anledning af Motorgaleasen »Axels Grundstødning«. Skibet var paa Rejse fra Stettin til Sandefjord med Kul. Bandsmand H. G. Jørgensen styrede — efter at man havde passeret Fnlsterbo — efter et Fyr, som han antog for at være Drogden. Det viste sig imidlertid at være Luftfyret paa Aflandshage. Men Bandsmanden havde ikke næret nogen Mistanke, idet et stærkt oplyst Skib, som antoges at være et Passagerskib, saas nærmere ind mod Land. Det viste sig imidlertid at være Svitzers »Bien«, som havde assisteret et grundstødt Skib. Saa opdagede man, at Skibet signalerede, men i samme Øjeblik skete Grundstødningen, og »Bien« maatte yde Assistance.

Sælfanger-Nybygning

Paa Hugo Peters Værft i Beidenfleth sesattes forleden det første Sælfangerskib, der er bygget til Nordhavs-Studie og Rederiselskabet. Skibet, der fik Navnet »Sachsen«, er 150 Bruttotons og har en Længde af 25 Meter og en Bredde af 6 Meter. Det skal have en Besætning paa 18 Mand, deraf 10 Nordmænd, der skal besørge Sælfangsten. Der vil senere blive bygget flere Sælfangerskibe.

Lodstaksterne

Dansk Lodsforening har som omtalt rejst Spørgsmaalet om en Forhøjelse af Lodstaksterne under Henviisning til den betydelige Stigning i Pristallet, der har fundet Sted siden 1931, da den sidste Regulering fandt Sted. De dan-

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Der har været lidt mere Liv over Markedet i den forløbne Uge. Desværre har det ikke endnu givet sig Udslag i Raterne, idet der er mere end tilstrækkelig Tonnage til det forhaandenværende Transport-Behov, men Fremkomsten af en Del nye Ordre er i sig selv, som Forholdene ligger, et glædeligt Tegn. og har, om ikke andet, saa dog medvirket til, at den langsomme Gliden nedefter i Raterne i hvert Fald temporært er standset. Det mest markante Træk paa Fragtmarkedet i den forløbne Uge er Russernes Optræden som Storkøbere af australsk Hvede. En Række Baade, der allerede var sluttet for Korn fra Australien til europæiske Destinationer, gav Option af Losning Vladivostok til Rater, der svingede omkring 25/-, og flere andre Baade er ligeledes sluttet fra Australien til Vladivostok. I Følge Rapporter fra London skal de Baade, som var sluttet fra Australien til Europa, efter Udførelsen af Rejsen Australien/Vladivostok tilbage til Australien i Ballast for at laste hjemgaaende. Saa vidt vides, drejer det sig om ca. 10 Baade, og det, at saa relativt stort Kvantum Tonnage bliver taget ud af Markedet i den Tid, det tager at udføre Mellemrejsen til Vladivostok, er naturligvis heldigt for Tonnage-Situationen isin Helhed.

Hvad de enkelte Kornmarkeder iøvrigt angaar, er der udover hvad ovenfor er nævnt om Australien ikke meget at berette. River Plate Markedet er meget stille. Enkelte Baade er lagt paa Berth til U.K. Destinationer, men Certeparti-Forretning har ganske manglet. Ligeledes er der sluttet 1 à 2 Baade for Korn fra Plate til Rio til omkring 8/3 d. Tonnage-Situationen i River Plate begynder efterhaanden at blive prekær, idet der stadig kommer Baade ud til dette Marked. Enkelte af disse er dog gaaet i Ballast for at laste i Australien eller paa Cuba, men da man ikke venter noget virkeligt Aftræk af Tonnage før i April/Maj, kan Situationen blive alvorlig nok for den Reder, der har Tonnage disponibel i Plae.

Vi har ovenfor omtalt Russernes Køb af Hvede fra Australien. Til europæiske Destinationer har der været nogen Forretning paa Basis af Minimumsrate. De øvrige Kornmarkeder fortjener ikke mange Kommentarer. Fra Gulven slutes i Ny og Næ enkelte Baade til Europa. Raten ligger omkring 2/6d. Antwerpen/Rotterdam, 3d. ekstra for U.K. St. Lawrence viser kun ringe Interesse for tidlig Tonnage, men der cirkulerer enkelte Ordre for sent paa Sæsonen Af lastning til omkring 3/- pr. qr. Russernes forventede Eksport af Korn fra Sortehavet er ikke blevet til noget endnu, og der antydes nu, at hele denne Sag skulde være en taktisk Manøvre fra Russernes Side, gaaende ud paa at skabe Uro paa Hvedemarkedet for derigennem at opnaa billigere Pris paa det Korn, de har købt i Australien. Denne Forklaring lyder for saa vidt meget plausibel, men det vil dog være Fremtiden forbeholdt at vise, hvorvidt den er rigtig.

De øvrige oversøiske Markeder er i det store hele uforandrede. Markedet fra Cuba er under Indflydelse af den store Mængde Tonnage i River Plate, der ikke kan finde Beskæftigelse derfra, og som tilbyder sig ballastgaaende til Cuba. 7,600 Tonner slutedes tidligt paa Ugen til 16/3d. til p.p. U.K. Continent. Senere er der sluttet græsk Tonnage til noget lavere Rate, men god Tonnage kan stadig faas omkring 16/- for Cuba-Lastning, 15/- for San Domingo Lastning.

Fra Northern Range er der noget bedre Efterspørgsel efter Scrapjern ud til Japan, men det synes at være vanskeligt at faa Raten op over 19/- à 19/6d. Atlantic/Japan, Basis 4 Havne for Lastning og Losning. Til Europa ligger Markedet dødt, men man venter, at der snart igen vil være Scrap-Ordre i større Mængder.

Pacific-Markedet indikerer \$4.75 for Scrapjern til Japan. Fra British Columbia til U.K. indikeres nu kun 22/6d. à 23/-. British Columbia/Australien noterer £8,000 f.i.o. for ca. 450,000 Kubikfod Skib. Der noteres ligeledes enkelte Ordre for Maj/Juni Lastning til Østen, hvorfor der indikeres £7,500 f.i.o. Basis Shanghai for 450,000 Kubikfod Skib.

Østens Markeder har været rolige. Befragterne forsøger at presse Raten under Henvielse til det forventede store Kvantum Tonnage, der vil blive disponibel paa dette Marked efterhaanden som de Skibe, der har lastet Korn i Australien til Vladivostok og Scrapjern i Amerika til Japan, bliver disponible. Dalny indikerer nominelt 39/- for Soyabønner Rotterdam/Hamburg. Ris fra Saigon vil betale 31/6d. maaske 32/- til sædvanlige U.K. Destinationer. Sukker fra Philippinerne er stadig aaben for Tonnage for April-Lastning til \$8.75/9.00 til U.S. Atlantic. Ris fra Burma kan slutes til 30/- til Continentet.

De indiske Markeder har været noget livligere. Madraskysten har taget Tonnage til 30/6d. for April, og 28/9d. er betalt fra Karachi.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene stadig utilfredsstillende. Trælastmarkederne ligger maaske en Kende fastere, men saavel de udgaaende Kulmar-markeder som de hjemgaaende Middelhavs-Trades er fortsat sløje. Fra Sortehavet viser Russerne nogen større Interesse for Tonnage for Kul og Erts, men paa Grund af den store Mængde Tonnage, der er disponibel for disse Transporter, er Raterne svagt vigende.

Paa Timecharter-Markedet har der været nogen større Aktivitet, men Forretningerne har i det store hele koncentreret sig om korte Perioder eller enkelte Trips. Af Afslutninger skal nævnes: 13 Knobs Diesel 8,000 Tons, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering Sydafrika, \$1.90. 4,500 Tons Diesel, Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. for 1 Middelhavsrundtur \$1.85. 3,000 Tonner, 3 Maaneders Vestindisk Trade, \$1.55.

ske Lodser fik en midlertidig Regulering fra 1. Januar at regne, og der foreligger nu nærmere Oplysning om Beregningen af Lodsbetalingen. Sagen har været behandlet af Handelsministeriet og Marineministeriet, hvorunder Lods-direktoralet sorterer.

Lodspengene beregnes stadig efter Grundtaksten af 1905 med senere Ændringer og forhøjes, principielt som hidtil, med Tillæg angivet i Procent og varierende med Takstklassen. Der er dog en mindre Afvigelse for egentlige Sejlskibe under 300 Brutto Tons.

For at imødekomme en fra Handelsministeriet — paa Grundlag af en Udtalelse fra Søfartsraadet — fremkommen Henstilling vil Skibe under 150 B.R.T. være at undtage fra Forhøjelse, og for disse skal saaledes den hidtidige Lodsbetaling fremdeles være gældende. Saafremt Betaling for en Lodsning ifølge Taksttabellerne skal erlægges paa Grundlaget af en Sum af Takstklasser eller et

Multiplum af Takstklasser, udtages Tillægsprocenten svarende til vedkommende Sum eller Multiplum. Saafremt fortløbende Lodsning finder Sted over 2 eller flere Lodsstrækninger, og der ikke findes Takst for den samlede Lodsstrækning, udtages Tillægsprocenten svarende til Summen af de for de enkelte Lodsstrækninger gældende Takstklasser. Fremkomne Ørebøl i Lodsbetalingen afrundes til nærmeste Tal deleligt med 10.

For de fem laveste Takstklasser er Tillæget til Grundtaksterne 100 pCt., derefter jævnt dalende til Takst 20, hvor Tillæget er 50 pCt. og Takst 24 med 30 pCt. Tillæg, der ogsaa gælder for alle højere Takster. For egentlige Sejlskibe paa under 300 Brutto Tons ned sættes Tillæget til 90 pCt. for Takstklasserne 1—8, og for samtlige Skibe under 150 Brutto Tons er Tillægstabellen af 1931 uforandret gældende.

Dansk Sejlskibsrederiforenings Fragter

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe meddelede, at Foreningen har udsendt nye Minimal-Tarifer for det kommende Aar, som straks er traadt i Kraft.

I Forhold til den hidtidige Tarif er der foretaget en generel Forhøjelse paa 5 pCt. i alle Grundrater, ligesom der er indført Sær-Tarif for en Række Varer, som ikke tidligere har været nævnt specielt i Raterne, Endvidere er Tillæget for mere end én Last- eller Losseplads øget fra 25 til 35 Øre pr. Ton.

I nær Fremtid offentliggøres som et Tillæg til Fragt-raterne visse Ændringer, som Skibsarten kræver indført i Certepartierne fra Københavns Frihavn, samt Normal-Normer for en Reform i Nutidens Aand af Ekspeditions-vilkaarene for alle andre Laster, sigtende paa at reducere Noticetiden til en halv Dag, og de normale Last- og Lossedages Antal. Forhandlingerne herom mellem Foreningen og de befragtende Firmaer ventes tilendebragt i denne Uge.

„Store Bælt“ til Ophugning

Statsbanerne, der for nogen Tid siden havde udbudt den gamle Hjulfærge „Store Bælt“ til Ophugning, har i disse Dage akcepteret et Tilbud fra Firmaet Petersen & Albeck paa 53,500 Kroner. Færgen, der for nogle Aar siden blev ombygget fra Jernbanefærge til Automobiltransport over Storebælt, og som i det sidste Aarstid har været oplagt i Nyborg, blev bygget 1900 paa Burmeister & Wains Værft.

Petersen & Albeck overtager Færgen i den Stand, hvori den ligger fortojet i Nyborg, og den førtes af Kaptajn Aaberg i Korsør paa sin sidste Rejse til København.

Søsætning

Det nye Rednings-Motorskib, som bygges paa Aalborg Skibsværft til Landbrugsministeriet, vil blive søsat den 12. Marts.

Slabelfløbningen vil blive overværet af Landbrugsminister Bording, Fiskeridirektør Trolle-Thomsen, flere af Ministeriets Embedsmænd, det nye Skibs Konstruktør, Overskibsingeniør i Ministeriet for Handel, Industri og Søfart Aage Larsen og Skibets fremtidige Fører, Kaptajn Henry Larsen m. fl.

Det nye Rednings-skib skal afløse den gamle Rednings-damper „Vestkysten“ med Station i Thyborøn. Det ventes, at Skibet midt i Maj vil være klar til Aflevering, og det vil umiddelbart derefter indtage sin Station.

Islandsk Sømandsstrejke

De islandske Søfolks Organisationer opsagde, som tidligere meddelt, de hidtidige Lønaftaler til Udløb ved Aarskiftet, og Forsøg paa Mægling har hidtil været forgæves. Fiskernes Organisation har krævet en Lønforhøjelse paa 10 pCt., Trawlerne har hidtil været paa Isfiskeri og selv ført deres Fangster til det udenlandske Marked uden at anløbe islandske Havne; men nu er de fleste af Skibene ophørt med Isfiskeri og vender hjem, og som Følge af Strejken er de saa bundet til Uvirksomhed.

Aarhus Havn

Østkajen i Aarhus gamle Havn (Mellemarmens Vestsiden) er for Tiden under Ombygning, idet man er ved at fjerne den trekantede Udbygning paa denne Kaj. Udbygningens vestlige Hjørne vil uden Arbejdet være afmærket med en rød Lanterne, der anbringes paa en Pæl. Senere flyttes Lanteren over paa en hvidmalet, cylindrisk Bøje, der udlægges paa Pælens Plads. Al Sejlads øst om den nævnte Afmærkning er forbudt.

Generalforsamling

Rederi-A/S „Hansa I“ — m.s. „Clytia“ afholdt Lørdag den 26. Februar Generalforsamling paa Wandall's Hotel.

Til Dirigent valgtes Overretssagfører V. Fløning. Rederen, Konsul A. Thejll, aflagde Beretning for Aaret, som var forløbet uden Havarier af Betydning.

Regnskabet, der ligeledes oplæstes af Rederen, blev enstemmigt godkendt. Aaret var gaaet særdeles tilfredsstillende; Overskuddet androg ca. 12.000 Kroner, og det vedtoges at udbetale 6 pCt. til Aktionærerne.

Til Bestyrelsen genvælges Grosserer Carl Hansen, Odense, og til Revisor Th. J. Sandorff, Svendborg.

Nakskov-Nybygningerne

Til den chilenske Linie „Compania Sud-Americana de Vapores“ i Valparaiso bygger Nakskov Skibsværft som bekendt 3 Skibe, hvoraf det første, „Copiapo“, blev afleveret sidste Aar, og de to følgende Baade, „Aconcagua“ — til Trods for Branden — og „Imperial“ vil blive leveret i Løbet af Foraaret. Det oplyses nu fra Chile, at de tre Passagerskibe vil blive indsat i regelmæssig Last- og Passagerfart mellem Vestkysten af Sydamerika og Europa. Skibene er meget moderne indrettet med Plads til 150 Passagerer samt Last, saavel i almindelige Lastrum som Kølerum. Farten er 16 Knob.

Søretsdøm

Ved Søretten i Svendborg er der afsagt Dom i en Sag, som var anlagt mod en Navigationselev fra Svendborg, fordi han i Maj Maaned i Fjor sammen med andre rømede fra „Anna Mærsk“, der laa i New Yorks Havn. Til-tælen lød paa Rønning, men ændredes senere af Politiet til Overtrædelse af Sømandslovens § 87, der omhandler Forseelse i Tjenesten. Navigationseleven blev derefter idømt en Bøde paa 60 Kr.

Sømandsforeningen af 1850

Paa sin 82-aarige Fødselsdag den 2. Marts afholdt Sømandsforeningen af 1850 sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Retspræsident Hvidt.

Formanden, Admiral Bastrup, aflagde Beretning og udtalte Mindeord om de afdøde Medlemmer.

Antallet af overordentlige Medlemmer (ydende) var steget med 9, saaledes at det nu var 348.

Antallet af overordentlige Medlemmer (nydende) var 460, hvilket heller ikke var noget stort Tal, naar man tog i Betragtning, at den danske Handelsflaade beskæftigede ca. 8000 Mand ved Tjeneste paa Dækket. Det var uforstaaeligt, at ikke et langt større Antal Søfolk meldte sig ind i Foreningen, for enlen at nyde godt af de store Goder, som Foreningen kunde byde, eller for at hjælpe de Kammerater, der trængte dertil. Særlig forbavsende var det, at Provinsen helt svigtede; Provinsen sendte dog aarlig et stort Antal unge Mænd til Søens Tjeneste og modtog hvert Aar en meget betydelig Hjælp fra Foreningen (i 1937 ca. 23.000 Kr. i Understøttelser).

I Prinsesse Mariæ Hjem var i 1937 bortgivet 6 Friboliger, og det samlede Antal Beboere ved Aarets Slutning var 161 i 99 Friboliger.

Paa Sct. Annæ Plads var der i 1937 oprettet 1 ny Fribolig, saaledes at der nu findes 10 Friboliger med 22 Beboere.

Takket være de modtagne Gaver — særlig Gaverne fra Dansk Dampskibsrederiforening, Det Østasiatiske Kompagni, Dampskibsselskabet Progress og Foreningen til Søfartens Fremme — har det været muligt at lade indlægge Centralvarmeanlæg i Ejendommen, hvorved Driften af Hjem for Styrmandselever kan foregaa paa en bedre Maade.

Til Bestyrelsen genvælges Kaptajn N. P. Hindsgaul. Admiral Bastrup sluttede Generalforsamlingen med en Tak til alle, der ved deres Støtte havde virket til Foreningens gode Trivsel.

„Georg Stages Minde“

Stiftelsen „Georg Stages Minde“ har udsendt Virksomheds-Beretning for 1937.

I Aarets Løb er Skibsreder, Konsul Chr. Andresen efter eget Ønske udtraadt af Bestyrelsen, i hvilken han har udrettet et meget paaskønnet Arbejde, baade som Bestyrelsesmedlem og Revisor, igennem et Tidsrum af 8 Aar.

Bestyrelsen har derefter suppleret sig med Skibsreder Chr. Harhoff, der tillige har overtaget Posten som Revisor, og Direktør for Skibsinspektionen i Det Østasiatiske Kompagni, Kommandørkaptajn, Baron Niels Juel-Brockdorff.

Bestyrelsen bringer Staten og øvrige Bidragydere sin bedste Tak for de til Driften ydede betydelige Tilskud.

En særlig Tak rettes til Dansk Dampskibsrederiforening og Det Østasiatiske Kompagni. Det Tab, sidstnævnte Kompagni og hele det danske Erhvervsliv har lidt gennem Etatsraad H. N. Andersens Død, berører ogsaa Stiftelsen meget smerteligt, idet Etatsraaden som bekendt var en ivrig Forkæmper for Skoleskibuddannelsen; og Østasiatisk Kompagni har bragt store Ofre for denne Sag, dels gennem sit eget Skoleskib, men tillige ved gennem en lang Aarrække at yde Stiftelsen Georg Stages Minde en meget værdifuld og stærkt paaskønnet Støtte.

Stiftelsen finder ligeledes Anledning til at mindes afdøde Fabrikant Harald Halkier, der gennem Oprettelsen af „Harald Halkiers Legat til Drenges Opdragelse til Befalingsmænd i den danske Handelsflaade“ har ydet et smukt Bidrag til Uddannelsen af unge Sømand, der vil vide at paaskønne deres afdøde Velgører.

Udover den direkte pekuniære Støtte er der vist Stiftelsen Velvilje og Imødekommenhed fra Handelsministeriet, Marineministeriet, Assuranceforeningen „Skuld“, Orlogsværftet, Havnevæsenet, „Det Forenede Dampskibsselskab“, „De Forenede Bugerselskaber“, A/S „Sadolin og Holmblad“ og Refsnæs Kysthospital.

Eleverne mødte om Bord Tirsdag den 15. April, og den følgende Dag stod Skibet ud i Sundet, hvor det under de indledende Øvelser holdt Poststation ved Vedbæk, men iøvrigt benyttede forskellige Ankerpladser under Hensyn til Vejret og Øvelserne.

Efter at have fyldt Vand og indtaget Provisioner inspiceredes Skibet den 19. under Gang i Sundet, som det forlod den følgende Morgen for at holde Øvelser i Bælterne og Kattegal. Fra Store Bælt sejlede gennem Svendborg-

ODENSE

C. HOPPE
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 988 · 1663 TELEGR.ADR.: "HOPPE"

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
SVENDBORG

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT

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

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen
(C. HOLMS EFTERF.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Vejle

TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

sund og Lille Bælt til Fredericia og videre til forskellige danske Byer.

Fra Aarhus afsejledes den 14. Juni til Østersøen, hvor Vestervik blev anløbet fra den 25. til 28. Juni og Christiansø fra den 1. til 6. Juli.

Under Opholdet i Frederikshavn var Besætningen som saa ofte før Konsul Cloos' Gæster. 19. Juli forlod Skibet Frederikshavn for at paabegynde Nordsøturen, under hvilken Leith blev anløbet fra den 2. til den 6. August.

Den 10. August ankom Skibet efter Afslutning af Nordsøturen til Frederikshavns Red, hvor Dr. Mogensen fra-traadte Tjeneste. Øvelserne blev derefter fortsat i danske Farvande.

Onsdag den 25. August gjorde Kongen Stiftelsen den Ære at aflægge Besøg om Bord og inspicere Besætning og Skib under deltes Ophold i Yderhavnen; Skibet afgik straks efter fra Yderhavnen, men inspiceredes aller den 27. August af Ministeren for Handel, Industri og Søfart paa et kort Kryds i Sundet, under hvilket Minister Kjær-bøl havde Lejlighed til at overvære Elevernes Øvelser, samt bese de udførte Splejsning- og Sejlmagerarbejder.

Tirsdag den 31. August inspiceredes Skibet under Gang af den samlede Bestyrelse, hvorefter det afgik til Københavns Yderhavn. Den følgende Dag lagde Skibet ind paa Holmen, og Aftakningen paabegyndtes. De Elever, der skulde med Statens Skoleskib »Danmark«, ialt 45, afmøn-

stredes, og de øvrige deltog i Afrigningen og afmøn-stredes, efterhaanden som der tilbød sig passende Hyre, saaledes at alle Elever, der ønskede Hyre gennem Stiftel-sen, var forhyret ved Togtets endelige Afslutning den 18. September.

PERSONALIA

Dødsfald

Fhv. Fyrmester Fred Prussman er død 70 Aar gammel. Afdøde, der var af Præsteslægt og Tysker, var født i Remscheid i Westphalen. Han kom ud at sejle som 18-aa-rig, deltog en Tid i Hvalfangst, fik senere Ansættelse i den amerikanske Marine og blev sluttelig Fyrmester paa et Fyrskib.

Prussmann kom for en Del Aar siden fra San Franscis-ko til Marstal, og en usædvanlig Livsskæbne er sluttet her.

Sø- og Handelsrettens Medlemmer

Foreningen af Sø- og Handelsrettens Medlemmer har ud-sendt en udførlig Medlemsliste med Billeder og Biografier af Domsolens Præsident, Vicepræsident og Justitssekretær og af Rettens 60 Medlemmer samt en Fortegnelse over Ret-tenes Embedsmænd og Kontorpersonale.

POSITIONSLISTE PR. 2. MARTS 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Helsingør 25.2.
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Brunsbüttel 26.2.
s.s. *Aarø* ank. Danzig 24.2.
s.s. *Aase* ank. London 25.2.
m.t. *Aase Mærsk* ank. Shields 24.2.
s.s. *Absalon* pass. Finisterre 15.2.
m.s. *African Reefer* afg. Los Angeles 24.2.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 1.3. til Port Said hjg.
s.s. *Agnete* afg. Alexandria 14.2. til Jaffa.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Liverpool 23.2. til Antwerpen.
s.s. *Alabama* afg. Oslo forv. 1.3. til Moss.
s.s. *Alf* ank. Ghent 23.2.
s.s. *Alfa* ank. Lns Palmas 22.2.
s.s. *Algarve* afg. Marseille 28.2. til Genua.
m.s. *Almena* afg. New York 14.2. til Ciudad Trujillo.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Marseilles 1.3. til Port Said udg.
s.s. *Alssund*, Hansen, pass. Pernambuco 23.2.
m.s. *American Reefer* afg. St. John 26.2.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Los Angeles 27.2. udg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Purfleet 5.2.
s.s. *Anna* ank. Kotka 1.3.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Yokohama 11.2.
m.s. *Annam*, Seicr-Christensen, pass. Finisterre 28.2. p. R. t. Rotterdam hjg.
s.s. *Anne* ank. Cardiff 18.2.
m.s. *Argentina* afg. New Orleans 24.2. til Kbhvn.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Azores 6.2.
m.s. *Arizona* ank. Galveston 25.2.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. Cape Roque 21.2. p. R. t. Wil-mington.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Oslo 28.2. til Dakar udg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Leith 23.2.
s.s. *Aslaug* afg. Gibraltar 17.2. til Hull.
m.s. *Asnæs* pass. Dover 27.2.
m.s. *Astoria*, Norregaard, pass. Flores 25.2.
s.s. *Astra* afg. Grangemouth 10.2. til Chatham (Mass.).
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Dakar 22.2. til Carontes.
m.s. *Australian Reefer* afg. San Francisco 1.3.

m.s. *Australien*. Hansen, afg. Salaverry 17.2. til Los Ange-les.
s.s. *Avance* ank. Kalundborg 18.2.

B

s.s. *Belgien* afg. Danzig 23.2. til Lorient.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Port Arthur 13.2.
s.s. *Bergenhuis* afg. Kbhvn. 1.3. til Stettin.
s.s. *Bertha* ank. Ghent 21.2.
s.s. *Bes* pass. Skagen 27.2.
s.s. *Betta* pass. Cap Wrath 1.3.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Gibraltar 18.2.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Port Gentil 27.2.
s.s. *Birgitte* pass. Wight 28.1. p. R. t. Haifa.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Zeebrügge 25.2. til Bilbao.
s.s. *Bodil* pass. Gibraltar 27.2.
s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt i Kbhvn. fra 27.1.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Middlesbrough 1.3. til Antwerp udg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Monrovia 16.2. til Havre.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 26.2. til Rouen.
m.s. *Brazilian Reefer* ank. Buenos Aires 25.2.
s.s. *Brasilien* afg. New Orleans 7.2. til Kbhvn.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Bremen 25.2.
s.s. *Britta* ank. Kotka 27.2.
s.s. *Broholm* afg. Frederikshavn 1.3. til Antwerpen.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Boston 24.2. til Baltimore.
s.s. *Brynhild* afg. New York 27.2. til Oslo.

C

m.s. *California* ank. Buenos Aires 25.2.
m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Flores 28.2. til London hjg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Dungeness 1.3.
s.s. *Carmen* pass. Brunsbüttel 27.2.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Antwerpen 2.2. til Tampico.
s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 26.2. til Catania.
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Manila 15.2.
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Gibraltar 28.2. p. R. t. Rotterdam hjg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

1.3.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	447,25	AMSTERDAM.....	250,35
BERLIN.....	180,85	STOCKHOLM.....	115,55
PARIS.....	14,75	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,95	HÆLSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	104,00	PRAG.....	15,85
ROM.....	23,75	WARSAWA.....	85,30

m.s. *Chilean Reefer* afg. Marseilles 1.3.
 m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Toulon 10.3.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Philadelphia 21.2.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 17° 47' N. 30° 18' V. 25.2.
 p. R. t. Cape Town.
 s.s. *Christiansborg* ank. Topopilla 22.2.
 s.s. *Cimbria*, Lund, i Dok i Helsingør.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Bordeaux 17.2. til Dakur.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Flensburg 3.2. til Esbjerg.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, ank. Port Pirie 26.2.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Jaffa 9.2.
 a.a. *Cyril*, Farup, afg. Halifax 21.2.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 27.2.
 s.s. *Dagmar* afg. Genoa 1.3.
 s.s. *Dagmar Clausen* ank. Flensburg 26.2.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Flensburg 28.2.
 m.s. *Danmark* ank. Botton Rouge 27.2.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Gøteborg 2.3. udg.
 s.s. *Delaware* ank. Baltimore 23.2.
 s.s. *Douro* ank. Kbhvn. 28.2.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Cardiff 7.2.
 s.s. *Ebro* afg. Antwerpen 23.2. til Casablanca.
 s.s. *Edv. Nissen* oplagt i Helsingør.
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Kbhvn. 9.2.
 s.s. *Egholm* ank. Danzig 25.2.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Gibraltar 26.2.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Swansea 18.2.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Newport Mon 24.2.
 s.s. *Elisabeth* afg. Rume 23.2.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Antwerpen 18.2.
 s.s. *Ellen* afg. Korsør 19.2.
 s.s. *Ellensborg* opl. Kbhvn. 16.2.
 s.s. *Else* ank. Kotka 25.2.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Goole 28.2.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Norfolk 18.2.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Karachi 16.2.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Slengade, afg. Grangemouth 20.2.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* afg. San Domingo 19.2.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Los Angeles 25.2. til Panama Kanal hjg.
 s.s. *Erna* ank. Rochester 25.2.
 s.s. *Ester* afg. Plymouth 28.2.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Swansea 23.2.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* afg. Zeebrugge 5.2. til Haifa.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. St. Thomas 28.2. til Kingston udg.

F

s.s. *Fanø*, Korff, ank. Huelva 24.2.
 s.s. *Finland* afg. Hartlepool 24.2. til Kbhvn.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. London 28.2. hjg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Antwerp 27.2.
 s.s. *Frankrig* ank. Danzig 22.2.
 s.s. *Fredensborg* ank. Gdynia 27.2.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Zeebrugge 17.2.
 s.s. *Freya* afg. Rotterdam 15.2. til Léghorn.
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 23.2.
 s.s. *Frode* ank. Kbhvn. 28.2.
 s.s. *Fylla* afg. Liverpool 17.2. til Kbhvn.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 28.2.
 s.s. *Georgia* afg. Rio de Janeiro 26.2. til Kbhvn.
 s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 4.2. p. R. t. Haifa.
 s.s. *Gerda* pass. Hollenau 1.3.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Cagliari 26.2.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. San Pedro 15.2.
 s.s. *Gorm* ank. Santos 28.2.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Norfolk 15.2.
 s.s. *Grete* afg. Gdynia 1.3.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* i Bonow.

s.s. *Gudrun* ank. Hull 23.2.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Jaffa 13.2.
 s.s. *Gunhild* ank. Antwerpen 17.2.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Port Said 29.1.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Saigon 16.2.
 s.s. *Gyda* afg. Alexandria 13.2. til Beirut.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Nr. Sundby 27.2.
 s.s. *Halfdan* ank. Danzig 1.3.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Gedser 27.1.
 s.s. *Hans Broge* ank. St. Malo 15.2.
 s.s. *Hans*, From, afg. Porsgrund 1.3.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Danzig 22.2. til Bordeaux.
 s.s. *Harald* afg. Algier 24.2. til Ghent.
 s.s. *Harriet* pass. Gibraltar 26.2.
 s.s. *Helene* ank. Ellesmore Port 26.2.
 s.s. *Helga* afg. New York 25.2.
 m.s. *Henning Mærsk* ank. Corpus Christi 23.2.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Themsen 22.2.
 m.s. *Herdís* pass. Gibraltar 20.2. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Aberdeen 24.2.
 s.s. *Hilde* afg. London 25.2. til Tel Aviv via Antwerpen.
 s.s. *Hindsholm* ank. Kbhvn. 27.2.
 s.s. *Holland* afg. Aarhus 23.2.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Manila 1.3. til Hongkong udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Marseilles 23.2.
 s.s. *Inge Mærsk* pass. Lizard 25.2. vestg.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. London 25.2. til Marseilles via Terneuzen.
 s.s. *Inger* afg. Gdynia 2.3.
 s.s. *Inger Toft* ank. Rotterdam 26.2.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Bordeaux 23.2.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Hamborg 24.2.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Bordeaux 25.2. til Blyth.
 s.s. *Ivar* afg. Aalborg 24.2. til New York.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 27.2.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Swansea 16.2. til Halifax.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Zeebrugge 24.2. til Ziguinchor.
 m.t. *Jane Mærsk* ank. Corpus Christi 17.2.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Leghorn 1.3. til Port Said udg.
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 1.3.
 s.s. *Jenny* ank. Oporto 21.2.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Danzig 23.2.
 s.s. *Johanne* afg. Kotka 28.2.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Malta 17.2.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 28.2.
 s.s. *Jonna* afg. Cardiff 24.2.
 s.s. *Juliane* pass. Gibraltar 12.2.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Singapore 28.2. hjg.
 s.s. *Jutta* afg. Kotka 28.2.
 s.s. *Jytte* afg. Danzig 20.1.
 s.s. *Jægersborg* afg. Randers 1.3.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Bordeaux 24.2.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. St. John 28.2.
 s.s. *Karen* pass. Ostende 23.1.
 s.s. *Karen Toft* ank. Newport Mon 26.2.
 s.s. *Karla* afg. Malta 26.2.
 s.s. *Katholm* ank. Kbhvn. 28.2.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Hamburg 17.2.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Gibraltar 24.2.
 s.s. *Kentucky* ank. Kbhvn. 26.2., afg. forv. 1.3. til Gdynia.
 s.s. *Kirsten* afg. Dublin 19.2. til Cork.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Dartmouth 16.2.
 s.s. *Kjopenhavn*, Sigvardt, ank. Sele 24.2.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Hartlepool 25.2. til Esbjerg.
 s.s. *Knut* ank. Marseilles 19.2.
 s.s. *Kongea* ank. Barry 25.2.

L

m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Aden 1.3. til Port Said hjg.
 s.s. *Laila* afg. Arica 27.2.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt i Frederikshavn.
 s.s. *Laura* pass. Euvator 23.2.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Port Said 21.2. til Beirut.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. New Orleans 5.2. til Danmark.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Rotterdam 13.2.
 s.s. *Lilleborg* ank. Tyne 26.2.
 s.s. *Lilian* afg. Rotterdam 1.3.
 s.s. *Lily* afg. Rensburg 22.2.
 s.s. *Linda* pass. Gibraltar 26.2.
 s.s. *London*, Hansen, oplagt.
 s.s. *Lotte* pass. Dover 24.2. vestg.
 m.s. *Louisiana* afg. Bahia 16.2. til Kbhvn.
 s.s. *Lynæs* pass. Poili Point 26.2.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Sagua 9.2. til Mantanzas.
 s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 28.2.
 s.s. *Maja* pass. Helsingør 26.2.
 m.s. *Malaya*. Nielsen, pass. Azores 22.2. p. R. l. Christobal udg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Providence 10.2.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Baltimore 22.2.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Havre 24.2.
 s.s. *Margrethe* ank. London 1.3.
 s.s. *Margrete* ank. Oran 14.2.
 s.s. *Marianne* afg. Barry 22.2.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Leghorn 18.2.
 s.s. *Marna* afg. Iquique 23.2.
 m.s. *Marocco* ank. Kbhvn. 27.2.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Gibraltar 24.2. vestg.
 s.s. *Marx* afg. Danzig 22.2. til Nantes.
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 7.2. til Gulfen.
 s.s. *Marie Toft* ank. Newport Mon 25.2.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Guiria 26.2.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Panama 16.2.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Colombo 26.2. til Penang udg.
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 21.2. til Antwerpen.
 s.s. *Mette* ank. Zeebrugge 2.2.
 s.s. *Michael Jebesen* afg. Sabang 2.2.
 s.s. *Minsk* ank. Alexandria 27.2.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Zeebrugge 27.2.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* ank. Thamas 23.2.
 s.s. *Nancy* ank. Nakskov 11.2.
 s.s. *Nerma* pass. Høttenau 2.3.
 s.s. *Nevada* afg. Santos 25.2. til Madeira.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Bilbao 6.2.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Manila 15.2.
 s.s. *Niels R. Finsen* pass. Oran 22.2.
 s.s. *Niobe* pass. Dungeness 1.3.
 s.s. *Norco* ank. Sumaestana 20.2.
 m.s. *Nordbo* ank. Saigon 5.2.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Kbhvn. 8.2. vestover.
 s.s. *Nordborg* ank. Bordeaux 26.2.
 s.s. *Nordby* ank. Danzig 22.2.
 m.s. *Norden* pass. Spurn Head 19.2. p. R. l. London.
 m.s. *Nordfarer* pass. Gibraltar 17.2. p. R. l. Naples.
 m.s. *Nordhavet* afg. Casablanca 14.2. til Marseilles.
 m.s. *Nordhval* afg. Manila 22.2. til Philadelphia.
 m.s. *Nordkap* ank. New York 11.2.
 s.s. *Nordlys* ank. New Orleans 11.2.
 m.s. *Nordpol* afg. Hamburg 18.2.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 1.3.
 s.s. *Olga* ank. Immingham 25.2.
 s.s. *Olaf* afg. Lissabon 28.2. til Gdynia.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Nantes 16.2.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Manila 24.2.
 m.s. *Oregon* afg. Stavanger 9.2. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion* afg. Antwerpen 23.2. til London.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Pomaron 26.2. til Bordeaux.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Bona 19.2.

P

s.s. *P. Madsen* oplagt i Kbhvn.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Portland 18.2.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Bangkok 1.3. til Penang hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 27.2.
 s.s. *Paula* ank. Callao 1.3.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Suez 25.2. til Aden udg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Kobe 23.2.
 s.s. *Polly* afg. Hobro 23.2.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Emden 27.2.

R

s.s. *Randa* ank. Kotka 1.3.
 s.s. *Riga* ank. Goole 27.2.
 s.s. *Rigmor* pass. Kbhvn. 19.2.
 s.s. *Rikke* ank. Manchester.
 s.s. *Rita* dokker i Kbhvn.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Kbhvn. 16.2. til Hamburg.
 s.s. *Robert* pass. Dungeness 22.2.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 18.2.
 s.s. *Rosenborg* pass. Kbhvn. 25.2.

S

s.s. *Saga* afg. Drammen 28.2. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Port Said 25.2. til Khonam Shahr.
 s.s. *Sanisø*, Pedersen, afg. Ostende 18.2.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, pass. Brunsbüttel 28.2. p. R. l. Flensburg.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Antwerpen 27.2.
 s.s. *Seine* afg. Kbhvn. 26.2. til Antwerpen.
 s.s. *Sejro*, Rasmussen, ank. New Orleans 24.2.
 s.s. *Selma* ank. Kotka 26.2.
 s.s. *Sessa* ank. New York 26.2.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Yokohama 27.2. til Kobe udg.
 s.s. *Signe* ank. Stockholm 31.1.
 s.s. *Sigrid* pass. Sagres 18.2.
 s.s. *Silkeborg* ank. Libreville 13.2.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Gibraltar 27.2. til Marseilles.
 s.s. *Skagen* pass. Skagen 24.2. til Manchester.
 s.s. *Skagerak* ank. Svendborg 17.2.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Aruba 5.3.
 s.s. *Skjold* ank. Havre 27.2.
 s.s. *Skodsborg* ank. Kalundborg 26.2.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 27.2.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Swansea 25.2.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Bordenaux 18.2.
 s.s. *Sophie* ank. Blyth 20.2.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 1.3. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Amsterdam 26.2.
 s.s. *Stella* ank. Hull 26.2.
 m.s. *Stjerneborg* ank. San Francisco 20.2.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Sfax 28.2. til La Pallice.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Hull 23.2.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 25.2. til Oslo.
 s.s. *Svaneholm* ank. Manchester 27.2.
 s.s. *Svava* ank. Horsens 28.2.
 s.s. *Svend Pii* afg. Hoek van Holland 21.2.
 s.s. *Soborg* ank. Ymuiden 26.2.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Liverpool 24.2.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Fremantle 26.2.
 s.s. *Tanja* afg. Gdynia 28.2.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. afg. Nagoya 26.2.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Selby 2.3.
 s.s. *Tekla* afg. Newport 16.2. til Malta.
 s.s. *Tennessee* afg. Gdynia 19.2. til Santos.
 m.s. *Thyra S.* afg. Algiers 17.2. til Alexandria.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Kobe 1.3. udg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Oxeløund 2.3.
 s.s. *Tove* pass. Southend 20.2. p. R. l. Antwerpen.
 s.s. *Touctil*, Bang, ank. Kbhvn. 27.2.
 s.s. *Transporter* pass. Skagen 18.2. p. R. l. Odense.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Avonmouth 2.3.
 s.s. *Trondhjem* afg. Arendal 28.2. nordover.
 s.s. *Tula* afg. Casablanca 26.2. til Nørresundby.
 m.s. *Tunis* afg. Palermo 26.2. til Lissabon.

U

s.s. *Uffe* afg. Antwerpen 23.2. til Alexandria.
 s.s. *Ulla* afg. Rio de Janeiro 25.2.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Pomaron 21.2.
 s.s. *Uranienborg* ank. New York 22.2.

V

s.s. *Valborg* ank. Svendborg 21.2.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Aalborg 26.2. til Sunderland.
 s.s. *Venus* afg. Kbhvn. 1.3. til Danzig.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Charente 17.2. til Swansea.
 s.s. *Viborg* pass. Finisterre 27.2.
 s.s. *Viola* afg. Gibraltar 13.2. til Port Said.
 s.s. *Virginia* afg. New Orleans 21.2. til Norfolk, Va

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. Bunbury 28.2.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Gibraltar 21.2.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. London 27.2. til Kbhvn.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 1.3. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 28.2.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

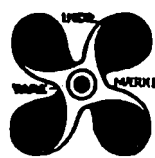
Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

 Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.
 » 2. » » » » » 1000 » »

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

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

 Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

 til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

 Øresundsvej 141. Telefon **5601**. København S.
 Amager **1483**.

Det forenede Dampskibs-Selskab
 AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

 mellem
 KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

 U. S. A. - Canada - Argentina -
 Brasilien - Nordafrika - Italien -
 Spanien - Portugal - Frankrig -
 Belgien - Tyskland - Storbritannien -
 Island - Norge - Sverige - Danzig -
 Letland - Litauen - Estland

Weilin Skibsfarver
AAGE WEIHE

 SKIBSFARVEFABRIK
 TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 • TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning
H & W Olie - H & W Dæklak
» **Rensoline**

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

M. B. COHIN

 TOLDBODVEJ 22
 KØBENHAVN
 K.

 TELEFON 1408
 TELEGRAM-ADR.:
 AMIANTE

GRUNDLAST 1848

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

 Telegrams:
 Vinkeco

ROTTERDAM

 Telephones:
 24880 (3 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

LÜTGENS & REIMERS, HAMBURG 11

= 1837 - existing 100 years - 1937 =

TOWAGE - LIGHTERAGE

Large fleet of powerful and suitable steamtugs in any size

Day and night service

Telegr.-Addr.: "BEISTAND" - Telephone: 365993

 General-Agent for Denmark: **Jørgen A. Rasmussen**
 33 Amaliegade, Copenhagen K.
 (also representing Esthonia and Finland)

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. %

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

 Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
 og the Baltic & International Maritime Conference

 Representant for Danmark: **Jørgen A. Rasmussen, København**

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 2. Marts 1938.

Nr. 9.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle 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 Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

573. Sverige S.-Kyst. Trälleborg. Radiofyr atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 8/534. Stockholm 1938.)

Trälleborg Radiofyr paa c. 55° 22' N. 13° 09' E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 8/506 1938.)

574. (T). Sverige S.-Kyst. Karlshamn. Havnearbejder. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 8/490. Stockholm 1938.)

I Forlængelse af W.-Kajen finder saavel Kajbygningsarbejder som Oplydningsarbejder Sted, hvorfor det tilraades Søfarende, som trafikerer Havnen, at iagttage Forsigtighed og ikke anvende for stor Maskinkraft, naar de nærmer sig til eller lægger til ved nærliggende Kajer.

Naar det er mærkt holdes Pramme og Byggestilladser helyst.

c. 56° 10' N. 14° 52' E.

575. Sverige. Stockholm Skærgaard. Revengegrundet. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 8/489. Stockholm 1938.)

Lys- og Fløjtetønden *Revengegrundet* paa c. 59° 15' N. 19° 01' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 2/96 1938.)

576. Sverige. Stockholm Skærgaard. Furusundsleden. Furusund Fyr. Synsvidde forøget.

(U. f. s. Nr. 8/488. Stockholm 1938.)

Furusund Fyr paa c. 59° 40' N. 18° 56' E., der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 4^s, er blevet elektrificeret, hvorefter Synsvidden for saavel hvidt, rødt som grønt Lys er forøget til 10 Sm. Iøvrigt uforandret.

577. Finland. Bottnisko Bugt. Tiuranen. Korkeakari. Samulinmatala. Hietakalla. Dybde i Löb. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 5/137. Helsingfors 1938.)

a. Det fra 8 m Löbet i Nærheden af *Ykskivi* Sømærke gaaende 1,8 m Löb til *Tiuranen* er uddybet til 5,8 m ved Middelvandstand. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa 65° 36' 21" N. 24° 48' 06" E., og følgende Baakelinie er opført

Korkeakari (övre) paa 65° 35' 55" N. 24° 58' 50" E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt, lodret Felt i Midten.

Tiuranen (nedre) paa 65° 35' 56" N. 24° 57' 15" E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt, lodret Felt i Midten.

Baakerne er overet i Pejling c. 94°.

b. Det fra ovennævnte Løb gaaende 1,8 m dybe Løb S. om *Kalla* og N. om *Samulinmatala* er uddybet til 2,4 m Dybde til Sømærkerne SW. for *Tirankari*.

Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 mod hinanden vendende, sorte Koste paa 65° 35' 42" N. 24° 55' 50" E. er flyttet til 65° 35' 43" N. 28° 55' 56" E., og følgende Baakelinie er opført:

Pihlajakari (övre) paa 65° 38' 00" N. 24° 51' 18" E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt, lodret Felt i Midten.

Montajan läntinen (nedre) paa 65° 37' 15" E. 24° 52' 40" E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle, med et rødt, lodret Felt i Midten.

Baakerne er overet i Pejlinger c. 322°.

c. Fra sidstnævnte Løb er uddybet et nyt Løb med 2,1 m Vand N. om *Samulinmatala* til E. om *Hietakalla*. Løbet er afmærket som følger:

En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 fra hinanden vendende, røde Koste paa 65° 31' 40" N. 25° 06' 21" E. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 mod hinanden vendende, sorte Koste paa 65° 31' 46" N. 25° 06' 50" E. En Baakelinie: *Lissabon (övre)* paa 65° 35' 44" N. 24° 59' 40" E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt lodret Felt i Midten.

Selkäkari (nedre) paa 65° 34' 56" N. 25° 01' 04" E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt, lodret Felt i Midten.

Baakerne er overet i Pejling c. 324°.

d. 1,8 m Løbet W. om *Korkeakari*, N. om *Kalla*, E. om *Samulinmatala* til E. om *Hietakalla* er lukket, og følgende Spirtønder er inddraget:

De 4 røde Spirtønder med 1 rød, opadvendt Kost paa 65° 34' 32" N. 24° 59' 12" E., 65° 33' 55" N. 25° 01' 25" E., 65° 33' 55" N. 25° 02' 30" E. og 65° 32' 52" N. 25° 07' 30" E.

De 4 hvide Spirtønder med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 65° 33' 55" N. 25° 01' 48" E., 65° 33' 57" N. 25° 02' 18" E., 65° 32' 54" N. 25° 06' 45" E. og 65° 32' 50" N. 25° 07' 08" E.

Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 mod hinanden vendende, sorte Koste paa 65° 33' 06" N. 25° 05' 20" E.

2 hvid- og rødmalede Spirtønder med 2 fra hinanden vendende, røde Koste paa 65° 32' 44" N. 25° 07' 35" E. og 65° 32' 30" N. 25° 08' 00" E.

578. Finland. Bottniske Bugt. Ajos. Ykskivi. Veitsiluoto. Afmærkning forandret.

Dybde i Løb.

(U. f. s. Nr. 5/136. Helsingfors 1938.)

a. Det 3,5 m dybe Løb N. om *Kraaseli Fyr* og *Ykskivi* Sømærke er uddybet til 3,7 m ved Middelvandstand fra det almindelige 8 m Løb S. om *Ajos*. Ved Foraarsudlægningen 1938 foretages følgende Ændringer:

b. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost udlægges paa 65° 36' 26" N. 24° 42' 39" E. Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 65° 36' 44" N. 24° 42' 32" E. og den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 65° 36' 35" N. 24° 42' 40" E. er permanent inddraget.

c. 5,5 m Løbet til *Veitsiluoto* W. om *Ykskivi* Sømærke og til *Satamaranta* S. om *Rautokallio* er uddybet til 5,8 m.

579. Finland. Bottniske Bugt. Ii-Röytti. Ny Spirtønde.

(U. f. s. Nr. 5/134. Helsingfors 1938.)

En ny rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa 65° 16' 11" N. 25° 12' 38" E.

580. Finland. Bottniske Bugt. Jakobstad. Oplysning om Dybde.

(U. f. s. Nr. 5/135. Helsingfors 1938.)

Dybden i Løbet S. om *Svartgrund* til *Jakobstad* paa c. 63° 45' N. 22° 35' E. er nu kun 4,3 m ved Middelvandstand.

581. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kaskö. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 5/141. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Tärngrund c. 62° 21' N. 21° 14' E. *Brandskøysudden. Kaskö övre og nedre.*
(E. f. S. Nr. 4/221 1938.)
582. **Finland. Finske Bugt. Afmærkning forandret.**
(U. f. s. Nr. 5/131 og 5/133. Helsingfors 1938.)
1. *Lotouri Sømærke* paa 60° 26' 22" N. 27° 26' 50" E. er permanent inddraget.
2. Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 60° 26' 26" N. 27° 26' 32" E. er flyttet til 60° 26' 28" N. 27° 26' 30" E.
3. Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 60° 26' 20" N. 27° 24' 05" E. er flyttet til 60° 26' 22" N. 27° 24' 05" E.
583. **Estland. Finske Bugt. Narva Anduvning. Oplysning om Dybde.**
(N. f. S. Nr. 7/743. Berlin 1938.)
Med normale Vind- og Vejrforhold er Dybden paa Barren ved Indløbet til *Narva* Floden 2,67 m. c. 59° 28' N. 28° 03' E.
(E. f. S. Nr. 20/1104 1934. Kort Nr. 277.)
584. **Tyskland. Kieler Bugt. Stoller-Grund. Vrag fjernet.**
(N. f. S. Nr. 8/826. Berlin 1938.)
Vraget af Skonnerten *Gerda Waller*, der laa sunket paa c. 54° 30',8 N. 10° 12',8 E., er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.
(E. f. S. Nr. 8/513 1938.)
585. (T). **Tyskland. Kieler Bugt. Sliminde SE. Spærreøvelser. Advarsel.**
(N. f. S. Nr. 8/825. Berlin 1938.)
I det med fire gulmalede Lystønder afmærkede Spærreøvelsesomraade SE. for *Sliminde* afholdes i Tiden fra den 7. til den 17. Marts d. A. Øvelser med forskellige Redskaber, hvorfor man advares imod at komme for nær ved Omraadet.
c. 54° 37',5 N. 10° 14',0 E.
(Se Tillæg.)

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

586. (P). **Danmark. Sundet. Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten. Fyr tændes.**
Den 1. Maj d. A. tændes paa E.-Enden af den N.-lige Bølgebryder ved Indsejlingen til Lystbaadehavnen i *Svanemøllebugten* paa 55° 43' 03",56 N. 12° 35' 46",53 E. et Fyr, der skal vise hvidt Hurtigblink, 60 Blink pr. Min. Flammens Højde: 4,8 m. Synsvidde: 2 Sm. Et 3,1 m højt, rødt Taarn med hvidt Bælte. Fyret lyser hele Horisonten rundt. — Brændetid: Fra 1. Maj til 31. Oktober fra Solnedgang til Solopgang. Fra 1. November til 30. April hele Døgnet rundt.
(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 270. Havnelods, Side 119 og 125. Tillæg Nr. 1, Side 20. Fyr-Fort. Nr. 242 A.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

587. (T). **Danmark. Kattegat. Tisvilde. Skydning. Advarsel.**
Mellem *Tisvilde Hegn* og *Liseleje* vil der den 7. Marts og den 1. og 2. April d. A., begge Dage fra Kl. 0900 til Kl. 1600 blive afholdt Skydning med Brisantgranater i Skydeterrænet paa *Melby—Tollerup Overdrev*.
I dette Tidsrum er Farvandet N. for Skydepladsen, fra *Tangvejens* Skæring med Kystrevlen, c. 2300 m NE. for *Liseleje*, til *Stængehuset*, i den W.-lige Ende af *Tisvilde Hegn*, spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 6000 m fra Kysten.
Saalænge Skydningen varer, er der paa en Flagstang, der staar i Kystrevlen, 3500 m NE. for *Liseleje*, hejst et rødt Flag med hvid Spuns — fra Kl. 0800 til Kl. 1600.
Tisvilde Hegn: c. 56° 03' N. 12° 03' E.

588. Danmark. Isefjord. Rørvig. Hovvig. Oplysning om kendelige Punkter. ·
 1. Rørvig Mejeriskorsten paa $55^{\circ} 56'$ ($45''$) N. $11^{\circ} 45'$ ($47''$) E. er nedrevet.
 2. Hovvig Pumpemølle paa $55^{\circ} 54'$ ($48''$) N. $11^{\circ} 42'$ ($38''$) E. er nedrevet og erstattet med 2 Vindmotorer, der er opført i Nærheden af den nedrevne Pumpemøllens Plads. (Kort Nr. 267, 227 og 211.)
589. Danmark. Kattogat. Odense Fjord. Klintebjærg—Odense Kanal. Oprensning tilendebragt. Afmærkning atter i Orden.
 Oprensningen af Sejllobet fra *Klintebjærg* til Enden af *Odense Kanal* er nu tilendebragt, og Afmærkningen er atter i Orden.
Klintebjærg: c. $55^{\circ} 28',6$ N. $10^{\circ} 27',5$ E.
 (E. f. S. Nr. 39/3134 1937.)
590. Danmark. Kattogat. Odense Fjord. Odense Kanal. Stige Færge. Telefonkabel fjernet. Kabelbaaker fjernet.
 Telefonkablet ved *Stige Færge* paa $55^{\circ} 26'$ ($03''$) N. $10^{\circ} 25'$ ($15''$) E. er permanent fjernet og Kabelbaakerne nedlagt. (Kort Nr. 300. Danske Lods, Side 181.)
591. (T). Danmark. Kattogat. Farvandet W. for Samsø (Maarup Vig og Sælvig). Flaadeøvelser. Advarsel.
 Natten mellem den 21. og 22. Marts d. A. fra Solnedgang til Solopgang vil der blive afholdt Flaadeøvelser i Farvandet, der begrænses af Meridianen gennem *Asnør Hage* ($10^{\circ} 32'$ E.) og 10 m-Kurven langs *Samsøs W.-Kyst*.
 Al Sejlads i det nævnte Farvand er forbudt, og de tilstedeværende Orlogsskibe er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, der ikke retter sig efter det givne Forbud.
 Det skal endvidere alvorligt henstilles, at det den nævnte Nat undgaas at have faststaaende eller svajende Fiskeredskaber staaende ude i det nævnte Farvandsafsnit, ligesom Afmærkningen af Bundgarnspæle indskærpes.
 For Skade paa Fiskeredskaber m. v., der maatte indtræde som Følge af Tilsidesættelse af ovennævnte Advarsel, er vedkommende Fiskere selv ansvarlige, og Fiskerne vil blive draget til Ansvar for Skader, som de — ligeledes ved Tilsidesættelse af Advarslen — maatte tilføje Søværnets Fartøjer og Materiel.
592. (T). Danmark. Kattogat. Tangen NE. Lys- og Fløjtetønde NNW. Vrag afmærket.
 Vraget af Fiskerkutteren *Émaus*, hvorfra Toppen af Masten rager c. $\frac{1}{2}$ m over Vandet, ligger sunket i 12 m Vand paa c. $56^{\circ} 47',4$ N. $10^{\circ} 53',2$ E., c. 8,3 Sm NNW. for Lys- og Fløjtetønden *Tangen NE*. En Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt henholdsvis c. 20 m og 100 m SW. for Vraget.
 I selve Vraget er fastgjort 2 Bøjer.
593. (T). Danmark. Limfjorden. Draget—Nibe. Vrag.
 Vraget af Motorjagten *Nordstjernen* ligger sunket i Kanten af Renden mellem *Draget* og *Nibe Havn* paa c. $57^{\circ} 00',5$ N. $9^{\circ} 39',0$ E. Vraget, der ikke er farligt for Sejladsen, vil snarest blive hævet. En Olicdunk er udlagt som Afmærkning for Vraget.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

594. Rusland. Hvide Hav Anduvning. Cape Orlov. Radiofyr oprettet.
 (N. t. M. Nr. 377. London 1933.)
 Et Radiofyr er oprettet ved Nautofouen paa c. $67^{\circ} 12'$ N. $41^{\circ} 19'$ E. Bølgelængde: 303,8 kc/s (988 m). Rækkevidde: c. 50 Sm. Signalet er:
- | | |
|------------------------|------------------|
| a. Bogstavet F i | 2 ^m . |
| b. Pause | 4 ^m . |
| Periode | 6 ^m . |
- Sendetider: Usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m. Klart Vejr: Kl. 0848 og 2048 udsendes ovennævnte Signal 4 Gange.

595. **Holland. Sommerafmærkning.**
(B. a. Z. Nr. 47/495. 's-Gravenhage 1938.)
Omskiftningen fra Vinterafmærkning til Sommerafmærkning er paabegyndt.
596. **Holland. Zcegaten van Vlissingen og Zieriksee. Noord Steenbank Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
(B. a. Z. Nr. 43/444. 's-Gravenhage 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Noord Steenbank* paa c. $51^{\circ} 41',5$ N. $3^{\circ} 26',5$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 8/529 1938.)
597. **Belgien. Wandelaar Fyrskib. Radiofyr atter i Virksomhed.**
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 22. Februar 1938.)
Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Wandelaar* paa c. $51^{\circ} 23'$ N. $3^{\circ} 00'$ E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 51/3957 1937.)
598. (T). **England. Themsen Munding. Edinburgh Fyrskib midlertidig ombyttet.**
(N. t. M. Nr. 7. London 1938.)
Fyrskibet *Edinburgh* paa c. $51^{\circ} 33'$ N. $1^{\circ} 16'$ E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib med betydelig nedsat Lysevne.
Reservefyrskibet, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink c. 1^s , Mørke c. 4^s , er forsynet med en Pælemast med Fyrlanternen anbragt paa halv Mast. Der findes intet Dagmærke.
Taagesignal afgives med Taagehorn, To-Stød hver $1^m 30^s$. Stødenes Varighed er for hvert Stød $2,7^s$.
599. **England. Southwold Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 10. Trinity House, London 1938.)
Southwold Fyr paa c. $52^{\circ} 20'$ N. $1^{\circ} 41'$ E. er forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, Seks-Blink hver 20^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 1^s , Blink $0,5^s$, Mørke 1^s , Blink $0,5^s$, Mørke 12^s . Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 1/50 1938. Kort Nr. 264.)
600. **Skotland E.-Kyst. Firth of Forth. Kabelomraade. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 378. London 1938.)
Det i E. f. S. Nr. 26/2157 1937 meddelte paa Grund af udlagte Kabler for Ankring forbudte Omraade er forandret til nedennævnte Omraade med følgende Grænser:
Fra et Punkt $0,55$ Sm 327° fra *May Island Fyr* paa c. $56^{\circ} 11'$ N. $2^{\circ} 33'$ W., $3,61$ Sm i Retning 316° , derfra $0,6$ Sm i Retning 224° til *Caiphe Rock*, derfra $3,61$ Sm i Retning 136° , derfra $6,7$ Sm i Retning 199° til et Punkt $0,5$ Sm 320° fra *Bass Rock Fyr*, derfra til N.-Spidsen af *Bass Rock*, derfra til et Punkt $0,3$ Sm 61° fra *Bass Rock Fyr*, derfra $1,8$ Sm i Retning 39° , derfra $4,27$ Sm i Retning 25° og derfra i Retning 1° til *South Ness* paa *Isle of May*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

601. **Frankrig. St. Gilles sur Vie Anduvning. Skær.**
(N. t. M. Nr. 366. London 1938.)
Et Skær med $7,8$ m Vand findes paa c. $46^{\circ} 41'$ N. $1^{\circ} 59'$ W., $2,02$ Sm 246° fra *St. Gilles sur Vie*, røde, hvide og grønne Fyr.
602. **Frankrig. Pointe des Balcines NW. Skær.**
(N. t. M. Nr. 366. London 1938.)
Et Skær med $7,3$ m Vand findes $2,63$ Sm 320° og et Skær med $7,8$ m Vand findes $2,57$ Sm 274° fra *Hautbanc du Nord Fyr* paa c. $46^{\circ} 16'$ N. $1^{\circ} 35'$ W.

603. Spanien W.-Kyst. El Ferrol. Sejladsbestemmelser.

(N. f. S. Nr. 7/751. Berlin 1938.)

I Nærheden af *Cabo Priorino Chico* Fyr er paa c. $43^{\circ} 27',5$ N. $8^{\circ} 20',5$ W. opført en Semafor, hvorfra der gives Signal for Adgangstilladelse til *El Ferrol* Havn for Skibe. Signalet skal afventes uden for en Linie mellem Fyret og *Punta de la Coitelada*. I Nærheden af sidstnævnte Punkt tages Lodsens ombord. Der er Lodstvang. Adgang til Havnen om Natten er forbudt uden særlig Tilladelse fra Havnemyndighederne.

604. Portugal. Esposende Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 3/8. Lissabon 1938.)

Esposende Fyr paa c. $41^{\circ} 33'$ N. $8^{\circ} 47'$ W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $1,5^s$, Mørke $3,5^s$. Synsvidde: 15 Sm. Lysevne: 22 Sm.

605. Afrika W.-Kyst. Winneba Point E. Vrag.

(N. t. M. Nr. 361. London 1938.)

Et ufarligt Vrag ligger sunket paa c. $5^{\circ} 20'$ N. $0^{\circ} 36'$ W., $0,775$ Sm 96° fra Ruinerne af *Winneba* Fort.

606. Portugisisk W.-Afrika. Angola. Restinga (Ponto do Lobito). Oplysning om Fyr.

(A. a. N. Nr. 3/9. Lissabon 1938.)

Restinga Fyr paa c. $12^{\circ} 19'$ S. $13^{\circ} 35'$ E., der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s , har en Synsvidde paa 7 Sm.

(E. f. S. Nr. 16/1322 1937.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**607. Jamaica. Port Antonio. Folly Point Fyr. Oplysning om Fyr.**

(N. f. S. Nr. 7/700. Berlin 1938.)

Det rapporteres at *Folly Point* Fyr paa c. $18^{\circ} 11'$ N. $76^{\circ} 27'$ W. først bliver synligt for Skibe kommende fra *Morant Point* i Pejling 268° . Afstanden er da c. 8 Sm.

608. Virgin Islands. St. Thomas. Luftfyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 356. London 1938.)

Et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink, er oprettet paa c. $18^{\circ} 20'$ N. $64^{\circ} 58'$ W., 3 Sm 287° fra *Muhlenfels Point* hvide Blinkfyr.

609. Brasilien. Rio de Janeiro. Vigtige Navigationsmeddelelser pr. Radio.

(N. f. S. Nr. 7/705. Berlin 1938.)

Vigtige Navigationsmeddelelser vil daglig blive udsendt Kl. 2315 G. M. T. fra *Rio de Janeiro* Radio og fra Kortbølgesenderen *PSH* paa Bølgelængde 10220 kc/s ($\approx 29,35$ m). *Rio de Janeiro*: c. $22^{\circ} 54'$ S. $43^{\circ} 13'$ W.

610. Brasilien. Ubatuba Anduvning. Oplysning om Grunde.

(N. t. M. Nr. 364. London 1938.)

1. Et Skær i Overfladen findes paa c. $23^{\circ} 28'$ S. $45^{\circ} 01'$ W., $0,8$ Sm 242° fra *Grossa Point* Blinkfyr.
2. En Grund med 9,1 m Vand findes paa $23^{\circ} 31'$ ($20''$) S. $45^{\circ} 04'$ ($00''$) W., $2,14$ Sm 261° fra Midten af *Palmas Island*.
3. En Grund med 5,9 m Vand findes paa c. $23^{\circ} 32'$ S. $45^{\circ} 06'$ W., $2,41$ Sm 89° fra *Fortaleza Point*.
4. En Grund med 10,5 m Vand findes $2,9$ Sm 66° fra Midten af *Rapada Island*.
5. En Grund med 4,6 m Vand findes $2,5$ Sm 93° fra Midten af *Rapada Island*.
6. Dybden paa $23^{\circ} 30' 30''$ S. $45^{\circ} 03' 30''$ W. er $9,1$ m og ikke som angivet i Kortet $11,0$ m.

611. Brasilien. Santos. Oplysning om Lystønder og Dybde.

(N. f. S. Nr. 7/707. Berlin 1938.)

1. Pladserne for nedennævnte Lystønder i Forhold til *Fortaleza* Fyr paa c. 23° 59,7 S. 46° 18',₁ W. er som følger:

- a. *Pt. dos Limoes* Lystønde 0,₀₁ Sm 268° fra Fyret.
- b. *Pontal da Barra* Lystønde 0,₇₈ Sm 290° fra Fyret.
- c. *Pontal da Praia* Lystønde 0,₃₀ Sm 68° fra Fyret.
- d. *Tijucupava* Lystønde 11,₁ Sm 52° fra Fyret.

2. Dybden 6,₄ m 0,₁₅ Sm WSW. for Lystønde 1 a skal rettes til 10 m.**612. Brasilien. Rio Grande do Sul. Rio Sao-Goncalo. Boca Fyr forandret.**

(N. f. S. Nr. 7/709. Berlin 1938.)

Fyret paa c. 31° 47',₀ S. 52° 13',₃ W. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,₅^s, Mørke 4,₅^s.**613. Chile. Puerto Lebu. Oplysning om Fyrs Plads.**

(N. t. M. Nr. 387. London 1938.)

Punta Tucapel Fyr paa c. 37° 37' S. 73° 41' W. er beliggende c. 0,₀₅₇ Sm 136° fra den i Kortet angivne Plads og 0,₂₀ Sm 343° fra det isjnefaldende Kapel NW. for *Lebu*. Fyret er synligt i Pejlinger fra 90° til 323°.I Planen over *Puerto Lebu* skal den geografiske Plads i Titlen rettes til: 37° 37' 12" S. 73° 40' 31" W.**614. Mexiko W.-Kyst. Guerrero Maldonado. El Recodo. Fyr ødelagt.**

(N. t. M. Nr. 386. London 1938.)

El Recodo Fyr paa c. 16° 20' N. 98° 35' W. rapporteres at være ødelagt.**615. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Diego Bugt. Oplysning om Imperial Beach Radiopejlstation.**

(N. t. M. Nr. 355. London 1938.)

Imperial Beach Radiopejlstation paa c. 32° 35' N. 117° 08' W. er lejlighedsvis ude af Virksomhed for korte Perioder.Skibe, der anmoder om Pejlinger fra denne Station, vil blive underrettet om Forholdene af *Point Fernin* Radiopejlstation (N P X).

(E. f. S. Nr. 48/3602 1937.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**616. (T). Sardinien. Isola Rossa (Bosa). Fyr midlertidig forandret.**

(A. a. N. Nr. 7/4. Genua 1938.)

Fyret paa S.-Enden af *Isola Rossa* paa c. 40° 17' N. 8° 29' E. viser midlertidigt hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,₅^s, Mørke 2^s, Blink 0,₅^s, Mørke 2^s, Blink 0,₅^s, Mørke 9,₅^s.

(E. f. S. Nr. 51/3085 1937.)

617. Italien E.-Kyst. Torre Mattarella. Nyt Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 7/10. Genua 1938.)

Paa c. 40° 35' N. 18° 03' E., c. 70 m W. for *Torre Mattarella*, er tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,₅^s, Mørke 2,₅^s, Blink 0,₅^s, Mørke 6,₅^s. Flammens Højde: 26 m. Synsvidde: 13 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys. En 15 m høj Fyrbygning. Fyret viser rødt Lys imellem Pejlingerne 153° og 185° over *Capo Cavallo* Grund.**618. Italien E.-Kyst. Isolotto Traversa (Pedagne). Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 7/10. Genua 1938.)

Isolotto Traversa (Pedagne) Fyr paa c. 40° 39' N. 18° 00' E. er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 0,₅^s, Mørke 1^s, Blink 0,₅^s, Mørke 4^s. Flammens Højde: 21 m. Synsvidde: 11 Sm. Fyret er formørket imellem Pejlingerne 252° og 349° over *Capo Cavallo* Grund.

619. Italien E.-Kyst. Capo Gallo. Oplysning om Fyr.

(A. a. N. Nr. 7/10. Genua 1938.)

Capo Gallo Fyr paa c. $40^{\circ} 41' N.$ $17^{\circ} 56' E.$ viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $8,5^s$. Synsvidde: $9,6$ Sm.

620. Italien E.-Kyst. Isola S. Domino. Punta del Diavolo. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 7/10. Genua 1938.)

Isola S. Domino Fyr paa c. $42^{\circ} 06' N.$ $15^{\circ} 29' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s , Blink 2^s , Mørke $2,5^s$, Blink 2^s , Mørke $2,5^s$, Blink 2^s , Mørke 9^s . Synsvidde: 13 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger 300° til 175° .

621. Italien. Golfo di Trieste. Pirano. Punta Madonna. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 6/4. Genua 1938.)

Punta Madonna Fyr paa c. $45^{\circ} 32' N.$ $13^{\circ} 34' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s , Blink 3^s , Mørke 2^s , Blink 2^s , Mørke 7^s .

622. Italien. Adriaterhavet. Quarnaro. Punta Nera. Oplysning om Fyr.

(A. a. N. Nr. 6/4. Genua 1938.)

Punta Nera Fyr paa c. $44^{\circ} 57' N.$ $14^{\circ} 09' E.$ viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 7^s .

623. Jugoslavien. Port Kraljevica. Punta d'Ostro. Oplysning om Fyr.

(A. a. N. Nr. 7/10. Genua 1938.)

Punta d'Ostro Fyr paa c. $45^{\circ} 16' N.$ $14^{\circ} 34' E.$ viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8^s , Lys 4^s , Mørke 4^s .
(E. f. S. Nr. 2/123 1938.)

624. Jugoslavien. Isola Veglia. Punta Podstraza. Oplysning om Fyr.

(A. a. N. Nr. 7/10. Genua 1938.)

Punta Podstraza Fyr paa c. $45^{\circ} 01' N.$ $14^{\circ} 37' E.$ viser hvidt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,7^s$.
(E. f. S. Nr. 2/124 1938.)

625. Rusland. Sorte Hav. Sukhum Point. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 352. London 1938.)

Ved *Sukhum Point* Fyr paa c. $42^{\circ} 59' N.$ $40^{\circ} 59' E.$ er oprettet et Radiofyr med Bølgelængde $300,6$ kc/s (998 m).

Signalet, der afgives hver 6^m , er:

1. Bogstavet A	2 ^m .
2. Pause	4 ^m .
Periode	6 ^m .

Den normale Rækkevidde er c. 45 Sm.**626. Tunis. Banc des Kerkenah. Oplysning om Lystønde. Advarsel.**

(A. a. N. Nr. 7/486. Paris 1938.)

Fyrlanteren paa *Banc des Kerkenah* Lystønde No. 5 paa c. $34^{\circ} 41',4 N.$ $11^{\circ} 36',4 E.$ viser kun rødt Lys i en ret begrænset Sektor, men iøvrigt hvidt Lys, saaledes at den kan forveksles med Lanternen paa et Fiskerfartøj.

627. Algier. Port Shershel. Tønde permanent inddraget.

(N. t. M. Nr. 368. London 1938.)

Tønden paa c. $36^{\circ} 37' N.$ $2^{\circ} 11' E.$, $0,17$ Sm 8° fra *Joinville Island* Fyr med Gruppe-Formørkelser paa c. $36^{\circ} 37' N.$ $2^{\circ} 11' E.$, er permanent inddraget.

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

628. Forindien W.-Kyst. Portugisisk Indien. Diu. Brancavará Fyr. Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. 3/12. Lissabon 1938.)
Brancavarrá Fyr paa c. 20° 43' N. 70° 52' E., der viser hvidt, fast Lys, har en Synsvide paa 6 Sm.
629. Forindien W.-Kyst. Portugisisk Indien. Diu. Cavaleiro Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 3/11. Lissabon 1938.)
Cavaleiro Fyr paa c. 20° 43' N. 71° 00' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,2^s, Mørke 1,8^s. Synsvide: 14 Sm.
630. Forindien W.-Kyst. Portugisisk Indien. Damao (Port Daman). Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 3/13. Lissabon 1938.)
Damao Fyr paa c. 20° 24' N. 72° 49' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Synsvide: 12 Sm.
631. (T). Malacca Stræde. Perak Floden. Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 370. London 1938.)
Bagan Datoh hvide og røde, faste Fyr paa c. 3° 59' N. 100° 46' E. er midlertidig slukket.

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

632. Filippinerne. Verde Island Passage. Grund findes ikke.
(N. t. M. Nr. 363. London 1938.)
Den i E. f. S. Nr. 50/3453 1936 meddelte Grund med 6,4 m Vand paa c. 13° 38' N. 120° 28' E., 14 Sm 235° fra *Cape Santiago* Fyr, findes ikke.
(E. f. S. Nr. 50/3453 1936.)
633. (T). Kina N.-Kyst. Chefoo. Mole ødelagt.
(N. t. M. Nr. 376. London 1938.)
Molen paa c. 37° 33' N. 121° 23' E. er blevet ødelagt, og Skibe kan ikke lægge til ved den.
634. Japan. Naikai. Shodo Sima W. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 385. London 1938.)
En rød og hvid, vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s, er udlagt paa c. 34° 32' N. 134° 07' E., 2,75 Sm 275° fra NW.-Spidsen af *Shodo Sima*.
635. Australien. New South Wales. Newcastle Harbour. Ledefyr tændt.
(N. t. M. Nr. 373. London 1938.)
En Ledefyrlinie er tændt paa c. 32° 54' S. 151° 47' E.
a. Forfyret, der viser rødt, fast Lys, 0,78 Sm 209° fra det grønne Fyr med En-Formørkelser ved N.-Enden af *Stockton Channel*. Flammens Højde: 5,8 m. Synsvide: 4 Sm. Stangbaake med hvid og sort Trekant som Topbetegnelse.
b. Bagfyret, der viser rødt, fast Lys, 0,11 Sm 40° fra Forfyret. Flammens Højde: 9,1 m. Synsvide: 6 Sm. Tremmeværkstaarn af Staal.
636. Australien. Victoria. Geelong Outer Harbour. Oplysning om Fyr og Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 374. London 1938.)
Wilson Spit Fyr: c. 38° 09' N. 144° 30' E.
1. Et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 4^s, er tændt 1,58 Sm 320° fra *Wilson Spit* Fyr. Flammens Højde: 6,1 m. Synsvide: 3 Sm. Sort Fyrlanterne paa Stangbaake.
2. Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s, er tændt 1,96 Sm 314° fra *Wilson Spit* Fyr. Flammens Højde: 6,1 Sm. Synsvide: 5 Sm. Rød Fyrlanterne paa Stangbaake.

3. Et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 4^s, er tændt 2,32 Sm 307° fra *Wilson Spit Fyr*. Flammens Højde: 6,1 m. Synsvide: 3 Sm. Sort Fyrlanterne paa Stangbaake.
4. Et rødt, fast Fyr er tændt 1,03 Sm 353° fra *Wilson Spit Fyr*. Stangbaake.
5. Et hvidt, fast Fyr er tændt 1,3 Sm 335° fra *Wilson Spit Fyr*. Stangbaake.
6. Baaken staar c. 0,05 Sm W. for den i Kortet angivne Plads og 1,07 Sm 34° fra *Wilson Spit Fyr*.
7. Baaken staar c. 25 m N. for den i Kortet angivne Plads og 1,05 Sm 14° fra *Wilson Spit Fyr*.
8. *Fairway* Lystønde c. 1,47 Sm 322° fra *Wilson Spit Fyr* er inddraget.
9. Lystønde, No. 4, c. 2,16 Sm 310° fra *Wilson Spit Fyr* er inddraget.

637. Tuamotu Øhav. Niau. Skær.

(N. t. M. Nr. 380. London 1938.)

Et Skær med under 1,8 m Vand findes paa c. 16° 01' S. 146° 12' W., 10,5 Sm 46° fra *Niau Island Fyr*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

638. Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruter. Ispatrouilletjenesten genoptaget.

(N. t. M. Nr. 367. London 1938.)

Den aarlige Isobservations- og Ispatrouilletjeneste er genoptaget. *De Forenede Staters* Kystbevoftningsskibe *Tahoe* og *Pontchartrain* udfører Tjenesten. Begge Skibe har Kalde-signalet *NIDK*.

Til at begynde med vil et af Skibene tage Station i Nærheden af *Great Bank of Newfoundland*.

Naar Isen har bevæget sig S. over, saaledes at en stadig Ispatrouille er nødvendig, skal Skibene skiftevis udføre denne Tjeneste.

Ispatrouilletjenesten er nærmere beskrevet i *List of Wireless Signals*, Vol. 11.

Meldinger, der indeholder Meddelelse om Patrouilleskibets Plads, Plads og Beskrivelse af Isen samt andre Oplysninger, vil daglig blive udsendt fra *Washington* (NAA) (NSS), som følger:

Kl.		
G. M. T.	Radiofrekvens kc/s	Type
0300	9250, 4390, 113, 64	A 1
0900	113	A 1
1500	17370, 12630, 9250, 4390, 113, 64	A 1
2100	113	A 1

(E. f. S. Nr. 17/1434 1937.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

N 304 Bottenviken.

† 4 Bottenviken.

R 301 Spetsbergen, Belsund—Van Mijens fjord er omnummeret til Nr. 311.

Tillæg.

I. Østersøen.

639. (T). Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib midlertidig inddraget.

(Telegram fra Lodskontoret i Mariehamn.)

Fyrskibet *Storbrotten* paa c. 60° 25' N. 19° 13' E. er midlertidig inddraget for Kulfyldning.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1938

1/1 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.

I. Østersøen.

1938

1/18 Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.

2/94 Sverige. Landsort. Hoved- og Bifyr forandres. Taagesignal forandres. Radiofyrt oprettes.

4/237 Tyskland. Rügen N. Undervandshindring.

5/301 Tyskland. Stolpe Banke S. Oplysning om Vrag.

6/428 Østersøen. Adlergrund Fyrskib W.-NW. Vrag „Katharina Peppa“ sunket. Advarsel.

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

1938

1/21 Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.

1/23 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Møseø Batteri. Signal for Skydning.

1/24 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.

1/25 Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnede Fort.

1/26 Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstromsbroen. Oplysning om Bro og Besejlingsforholdene.

1/27 Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Vinkelfyr midlertidig slukket.

1/28 Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Havnelyt midlertidig slukket.

1/29 Danmark. Store-Bælt. Langeland. Frankelint Fyr. Lysevne midlertidig nedsat.

1/32 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.

1/33 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.

1/34 Danmark. Lille-Bælt. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.

5/304 Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.

5/342 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

7/444 Danmark. Sundet. Flakfort. Skydeøvelser. Advarsel.

7/503 Danmark. Lille-Bælt. Baaring Vig. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

8/516 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

9/586 Danmark. Sundet. Lystbaadehavnen i Svaneoldebugten. Fyr tændes.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1938

1/36 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.

1/37 Danmark. Kattegat. Schultz Grund Fyrskib W. Undervandshindring.

1/38 Danmark. Kattegat. Aarhøus Havn. Oplysning om Havnearbejder. Fyrbelysning og Taage-

8/519) signaler. Advarsel.

1/39 Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S. Vrag Proven.

1/40 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.

1/41 Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE. Vrag P. Madsen.

1/42 Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.

1/43 Danmark. Limfjorden. Aalborg. Ny Jernbanebro under Bygning. Sejladsforskrifter.

Advarsel.

1/44 Danmark. Limfjorden. Oddesund. Bro under Bygning. Besejlingsforhold. Advarsel.

1/45 Danmark. Limfjorden. Oddesund. Grisetaaodde Fyr formørket. Advarsel.

4/293 Danmark. Kattegat. Tisvildeleje. Skydeøvelser. Advarsel.

6/366 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

7/504 Danmark. Kattegat. Sansø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

9/587 Danmark. Kattegat. Tisvilde. Skydning. Advarsel.

9/591 Danmark. Kattegat. Farvandet W. for Sansø (Maarup Vig og Sølvg). Flaadeøvelser. Advarsel.

9/592 Danmark. Kattegat. Tangen NE. Lys- og Flojtetønde NNW. Vrag „Emanuel“ afmærket.

9/593 Danmark. Limfjorden. Draget-Nibe. Vrag „Nordstjernen“.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1988
 1/47 *Danmark. Graadby og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler under daarligt Vejr.*
 1/48 *Danmark. Graadby Fyrskib. Radiofyr Sendetider forandret midlertidig.*
 1/49 *Belgien. Wandelaar Fyrskib W. Vrag.*
 6/373 *Skotland. Firth of Forth og Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.*
 8/528 *Nordsøen. Borkumriff Fyrskib NW. Vrag.*
 8/532 *England. Themsen Anduvning. Mid-Barrow Fyrskib ombyttes midlertidig.*

Island og Færøerne.

- 1988
 1/53 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.*
 1/54 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp. Arnarnes Fyr. Oplysning om Grunde i Lysvinkel. Advarsel.*
 1/55 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.*
 1/56 *Island N.-Kyst. Skagafjordur. Málmei. Nyt Fyr oprettes.*
 1/57 *Island N.-Kyst. Grimsey. Nyt Fyr oprettes.*
 4/254 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Vogar Ledefyr nedlægges. Nyt Vinkelfyr tændes.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1988
 1/78 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 1/79 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.*
 1/80 *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*
 1/81 *Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmeddelelser og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmeddelelser pr. Radiotelefon.*
 1/82 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.*
 1/83 *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*
 1/84 *Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.*
 1/85 *Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande.*
 1/86 *Danmark. Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien.*
 1/87 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*
 1/88 *Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.*
 1/89 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*
 1/90 *Bestemmelser for Ruter for Handelsskibe i Middelhavet og for Undervandsbaadsøvelsesomraader.*
 1/91 *Spanien. Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.*
 2/145 *Britiske Øer og Nordsøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.*
 2/146 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*
 9/638 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruter. Ispatrouilletjenesten genoptaget.*

DANSK SØFARTS TIDENDE

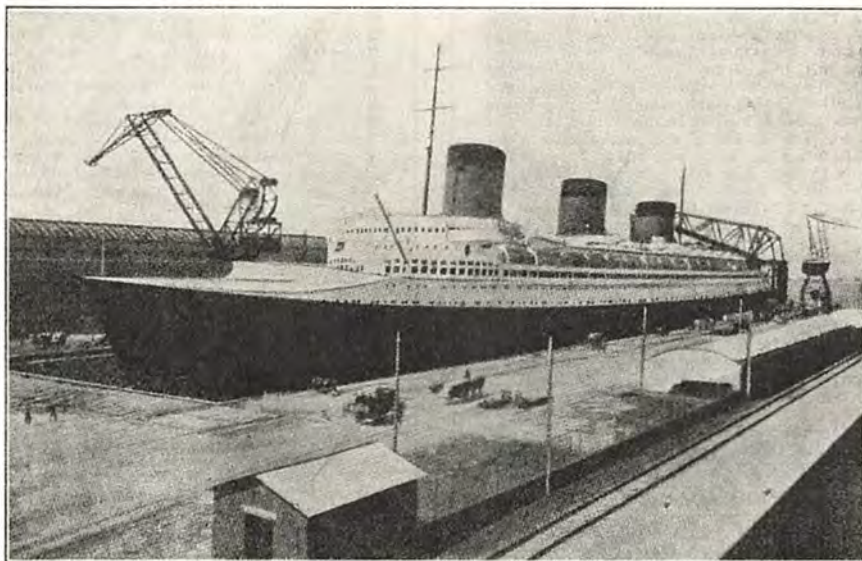
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



SHELL OIL FUEL

WORLDWIDE SUPPLIES
WITH QUALITY & SERVICE

FUEL OIL BUNKERING
DIESEL OIL BUNKERING
LUBRICATING OILS



Oil Bunkering In le Havre.

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO.
SHELL HUSET . COPENHAGEN, V.

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

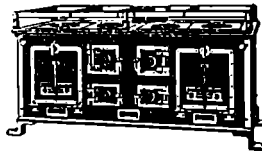
Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

† DANSKE HAVNE †

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærsklen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang, Lodspenge eller Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandalgitter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Læstning: Losning og Læstning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttejude, Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Prilager ved Toldboden.

FAABORG

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

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og 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 Sjøfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsadningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere f.rl. 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 Å 100 Øre pr. m³. Losning og Læstning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træsksibsværfter, Skibsværft og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordira gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjøfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast.

Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Prilaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempning af Lædning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage. Dybtgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr.

Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25 — 2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Læstning. I Frihavnen besørges Losning og Læstning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenets).

Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er f.rl. Lods og Havne 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 Å 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Læstning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergingsdamperer 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 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraer til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb, m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen kunstigt. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sellsk. 24 Øre, Sellsk. med Hjælpekruer 32 Øre, Dump- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værealgilt: Moderat. Bøgedamp, ulorørd, ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Læstn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølballingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen 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 Læstningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træsksibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 10

TORSDAG 10. MARTS 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

AARSRESULTATERNE

Vi bringer andet Steds i Bladet de første Aarsresultater for forskellige Dampskibsselskaber, og i de kommende Uger vil de øvrige følge, alt eftersom de offentliggøres.

Det er naturligvis glædeligt at konstatere, at Aaret 1937 for alle Selskaber har været et godt Aar. Mindre opmuntrende er det, at samtidig med, at Udgifterne er steget stærkt, er Fragterne faldet betydeligt i de sidste Maaneder af forrige Aar og Begyndelsen af indeværende. Der er saaledes ingen Grund til at tro, at vi vil faa et lignende smukt Resultat næste Aar. Men fra mange Sider har man ladet Skibsfarten vide, at naar den er inde i en saadan Højkonjunktur, naar Erhvervet er blevet en saadan Guldgrube o. s. v., har det ogsaa Raad til at betale de stadig stigende Skatter og andre Byrder, der paalægges det. Intel kan være mere fejlagtigt. Skibsfarten er ikke — det har vi Gang paa Gang understreget — nogen Guldgrube, og vi har ligeledes henstillet til Myndighederne, at man søgte at forstaa, at det var bedre, om de Indtægter, Skibsfarten nu endelig efter syv ikke blot magre, men elendige Aar har haft, blev anvendt til Konsolideringer i Stedet for til Skatter. Bliver det saadan, at Rederierne brandskattes for, hvad der under en kortvarig heldig Konjunktur er indtjent, vil vi inden længe naa til en langt alvorligere Situation end for, fordi Udgifterne er steget saa enormt, og der ingen som helst Udsigt er til, at disse vil gaa ned — samtidig med, at Fragtindtægterne stadig falder. Dette *maa* tages i Betragtning, og det er klogt at have det *in mente*, naar man læser om sidste Aars gode Resultater for dansk Skibsfart.

MERINDKOMSTTSKATTEN

En Deputation for Dansk Dampskibsrederiforening bestaaende af Foreningens Formand, Skibsreder H. A. Hansen og dens Direktør, cand. jur. E. Maegaard, har haft Foretræde for Folketings-Udvalget angaaende Merindkomstskatteu.

Skibsreder Hansen og Direktør Maegaard redegjorde for de store Betæneligheder, man nærer overfor Merindkomstskatten, som i særlig høj Grad vilde ramme Skibsfarten. Dette finder man saa meget desto mere ubilligt, som Skibsfarten er et af Landets faa helt selvhjulpne Erhverv, som endda maa konkurrere med fremmede Landes subventionerede Skibsfart.

Som Følge af, at Skibsfarten før 1937 har haft en Række økonomisk daarlige Aar, vil næsten hele det sidste Aars Indtægt af Skibsfarten være Merindkomstskat og saaledes blive ramt af Skatten.

Man fremhævede, at Handelsflaaden kvalitativt og kvantitativt har været i Tilbagegang i den senere Tid, og at de Penge, der er tjent i den gode Tid, burde anvendes til Konsolidering og ikke til Skat.

I Aarene efter 1929 — det sidste Aar med tilfredsstillende Konjunkturer for Skibsfarten — har de danske Rederier ikke blot set sig nødsaget til at nedskrive deres Aktiekapitaler og tære paa deres Reserver, hvorved der har fundet en Kapitalreduktion Sted paa gennemsnitlig 15 pCt., men de har samtidig været ude af Stand til at foretage Afskrivninger af blot tilnærmelsesvis tilstrækkeligt Omfang. Det har

for mange Selskaber drejet sig om en Kamp paa Liv og Død, og under disse Forhold har danske Rederier været ude af Stand til at foretage den fornødne Vedligeholdelse, endsig skride til nogen *Forøgelse* af Flaaden. Dette er, som nu adskillige Gange her nævnt, ikke blot beklageligt, men ligefrem skæbnesvangert. Medens f. Eks. Norge i disse Aar har udvidet sin Handelsflaade med mere, end hvad den samlede danske Tonnage alt i alt repræsenterer, er vor egen Flaade ikke blot gaaet tilbage i Størrelse, den er ogsaa blevet forringet i Kvalitet, idet Skibenes Gennemsnitsalder nu er betydelig højere end før.

Naar man saa samtidig ser paa, hvor meget Skibsfarten betyder for Landet, bliver Billedet endnu grællere. Den Bruttofragt, som Handelsflaaden indsejler i sin Fart paa Udlandet, har i de senere Aar ligget paa omkring 200 Mill. Kr., og for 1937 har det drejet sig om 287 Mill. Kroner. Det er jo netop de store Fragtindtægter, der danner Baggrunden for den afgørende Forbedring i Valutasituationen, og det viser, hvor betydningsfuldt det er, at der gives Skibsfarten *Muligheder* for at udnytte de gunstige Konjunkturer, naar de foreligger. Saadanne Muligheder er kun til Stede, hvis man raader over en moderne og vel vedligeholdt Flaade, Konkurrencen paa det internationale Fragtmarked føres paa ulige Vilkaar med andre Landes statsubventionerede Rederier.

Herhjemme har Skibsfarten — i Modsætning til de fleste andre Erhverv — aldrig krævet Statens Bistand, og naar Skibsfarten paa det Punkt indtager saa smuk en Særstilling, har den ogsaa Krav paa rimelig Hensyntagen i skattemæssig Henseende, saa meget mere som nu de gode Tider er forbi. De to første Maaneder af 1938 ligger lavere end Gennemsnittet for 1937, men alle Udgifter er stadig stigende, hvilket vil ende med at give alvorligt Bagslag.

Det maa derfor haabes, at man tager et rimeligt Hensyn til Skibsfarten i denne Sag, da Merindkomstskatten ellers vil kunne komme til at blive en saadan Byrde for Skibsfarten, at den ikke kan bæres, og Resultatet vil blive forøgede Oplægninger, Arbejdsløshed og alle de Ulemper, der følger med en saadan Tingenes Tilstand.

MASKINMESTRENE

Direktør E. Maegaard, Dansk Dampskibsrederiforening har udsendt følgende:

I en Henvendelse udsendt til Pressen har Formanden for Maskinmestrenes Forening fremsat en lang Redegørelse vedrørende den opstaaede Konfliktsituation mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Maskinmestrenes Forening.

Uden at ville indlade mig paa en Imødegaaelse af alle Hr. Maskinmester Rasmussens mange Paastande finder jeg dog Anledning til overfor Offentligheden at meddele følgende enkelte Bemærkninger om de faktiske Forhold.

Maskinmestrene er (bortset fra Skibsførerne) de højst lønnede Funktionærer i de danske Skibe. Første Mestres Gennemsnitsindtægt foruden Kost og Ophold ombord udgjorde i Aaret 1. April 1936 til 31. Marts 1937 fra Kr. 546.00 pr. Maaned i de mindste Skibe til Kr. 723.00 pr. Maaned i de største Skibe. Anden Mestres tilsvarende Gennemsnitsindtægt var henholdsvis Kr. 463.00 og Kr. 538.00. Tredie Mestres Kr. 319.00 og Kr. 403.00.

Fra 1929 til 1937 er de tarifmæssige Lønninger for Maskinofficerer steget med

5 pCt.	for Første Mestre
7	— Anden Mestre
9	— Tredie Mestre
16	— Maskinassistenter.

medens Pristallet i samme Periode kun er steget med 3 pCt. Fra 1930 til 1935 laa Pristallet under 1929-Niveauet, til Tider ikke mindre end 10 pCt., men alligevel blev Lønningerne i denne Periode ikke reduceret, skønt de vanskelige Tider for Skibsfarten nok kunde have begrundet en Reduktion.

Dansk Dampskibsrederiforening har fornylig sluttet Overenskomst for 2 Aar med Dansk Styrmandsforening, Dansk Sø-Restaurations-Forening og Sø-Fyrbødernes Forbund om en Lønforhøjelse paa omkring 6 pCt., men iøvrigt uden større Ændringer i de hidtil gældende Overenskomstbestemmelser og navnlig uden Ændring i de bestaaende Arbejdstidsbestemmelser. Endvidere har Forligsmanden stillet Forslag om en lignende Overenskomst med Sømændenes Forbund.

Dansk Dampskibsrederiforening har tilbudt Maskinmestrenes Forening en Overenskomst paa samme Linier som den med Dansk Styrmandsforening afsluttede, men til Trods for, at Maskinmestrene som nævnt er de højst lønnede Funktionærer i Skibene, til Trods for, at deres Lønninger og andre Vilkaar staar paa Højde med, hvad der bydes Maskinmestre i de fleste andre Lande, og til Trods for, at de andre Søfarendes Organisationer har kunnet blive enige med Dansk Dampskibsrederiforening om samme Vilkaar, som er tilbudt Maskinmestrene, finder disse sig nu foranlediget til at forsøge at tiltvinge sig bedre Betingelser, end der gives deres lavere lønnede Medarbejdere indenfor Skibsfarten.

Maskinmestrenes Formand, Hr. K. A. Rasmussen, har samtidig og siden fremført en lang Række Postulater, som vi ikke skal komme nærmere ind paa; vi indskrænker os til at nævne, at Maskinmestrenes Formand meddeler, at det ovennævnte Tal paa 723 Kr. pr. Maaned kun kommer 6 Skibes Maskinmestre til Gode. Heroverfor — det er altid godt at nævne konkrete Tilfælde — staar imidlertid følgende klare Dementi:

Direktøren for Dansk Dampskibsrederiforening og Formanden for Maskinmestrenes Forening har udvekslet Meningen i Berlingske Tidende angaaende Maskinmestrenes Lønnings- og Tjenesteforhold. — Berlingske Tidende meddeler saaledes, at Hr. K. A. Rasmussen gør opmærksom paa, at der kun findes 6 Skibe i højeste Lønklasse, hvor 1. Mesters Gennemsnitsgage er Kr. 723.— pr. Md.

Det synes mærkeligt, at der offentligt fremsættes urigtige Oplysninger i en saadan Debat, thi alene Rederiet A. P. Møller har 13 Skibe i højeste Lønklasse, hvor de ældste 1. Mestres Lønning er 764.— pr. Md. incl. Alderstillæg, men excl. diverse Tillæg. — Formentlig har ogsaa andre Rederier Skibe i højeste Lønklasse.

P. Petersen,
Maskininspektør.

Naar alene i ét Selskab 13 Maskinmestre er oppe paa — ja over — denne Indtægt, kan man vist roligt gaa ud fra, at Tallet 6, som Maskinmestrenes Formand nævner, vil blive overskredet adskillige Gange 6.

MÆGLINGSFORSLAGET VEDTAGET

Det af Forligsmanden den 24. Februar stillede Mæglingsforslag angaaende Overenskomsten mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Sømændenes Forbund er blevet vedtaget af begge Parter.

Ved Sømændenes Urafstemning er afgivet 1650 Stemmer. Deraf stemte 798 Ja og 787 Nej, mens 62 Stemmer var ugyldige og 3 blanke.

DANMARKS INDUSTRI-EKSPORT

Industriraadet har paa Grundlag af den officielle Danske Handelsbalance for 1937, foretaget en Opførelse over Resultaterne af dansk Industri-Eksport i Fjor, — og det viser sig at den danske Industri-Eksport er steget fra ca. 313 Mill. Kr. i 1936 til ca. 395 Mill. Kr. i 1937, en Stigning paa ca. 26 pCt. Sammenlignet med 1932 er Værdien af den danske Industrieksport mere end fordoblet, — Værdien var i 1932 ca. 196 Mill. Kr. Og 1937-Eksportværdien for Industrien udgør derefter over 25 pCt. af den samlede Eksport i Fjor af danske Varer, — et Bevis for, hvor stærkt Industrien nu hævder sig, skønt der paa mange af de udenlandske Afsætningsmarkeder stadig er store Vanskeligheder gennem Valuta- og Importrestriktioner, bl. a. i Estland, Letland, Grækenland, Italien, Tyrkiet, Sovjet og en lang Række oversøiske Lande.

At Værdien af Industrieksporten er steget næsten over hele Linien, fremgaar alene af de samlede Tal. Fra de enkelte Omraader kan nævnes, at Værdien af Konserves-Eksporten, derunder indbefattet baade Mejeri- og Slagteriprodukter samt anden Konserves, er steget fra 23,4 til 32 Mill. Kr., at Olieindustriens Eksport er steget fra 68 til 86,7 Mill. Kr., Værdien af Eksporten af Cement, Kryolit og lignende fra 19 til 24,3 Mill. Kr., af Jern- og Metalindustriens Eksport fra 31 til 36 Mill. Kr., af Maskiner, Biler og lignende fra 67,2 til 82,3 Mill. Kr. og af Skibe fra 41 til 55,7 Mill. Kr.

I samtlige de nævnte Eksport-Værdistigninger spiller naturligvis den almindelige Prisstigning ind. Til Bedømmelse af Realiteterne i Industrieksporten og dens Stigning er det derfor nødvendigt ogsaa at se paa de eksporterede Mængder. Her viser det sig, at der er betydelig Stigning for Kødkonserver, fra 5712 til 6438 Tons, for vegetabiliske Olier, fra 58,572 til 70,381 Tons, animalske Olier, Foderstoffer, fra 129,725 til 137,866 Tons, Superfosfat, fra 6530 til 14,199 Tons, Kryolit, fra 13,327 til 21,248 Tons, Skibe fra 51,519 til 101,784 Registertons brutto og for Automobiler, fra 8853 Stk. til 11,238 Stk. Nedgang i Mængdeeksporten er der for bl. a. Osteløbe, Uldgarn og Metervarer, for Cement, fra 331,025 Tons til 248,962 Tons, for Diesel- og Baadmotorer, Mejerimaskiner o. s. v.

Trods alle de Vanskeligheder, der gør sig gældende i Udlandet, arbejder dansk Industrieksport stadig paa gennem en maalbevidst Propaganda at udnytte de alt andet end store Chancer, der er paa hidtil eksisterende Afsætningsmarkeder, og paa at søge at skaffe nye Markeder.

SOVJETRUSLANDS SKIBSFART

Kommissariatet for Sovjetruslands Skibsfart giver Ki sit særlige Tidsskrift en Række Oplysninger om den russiske Skibsfart og Kommentarer til Handelsflaadens Fremgang og Deltagelse i Transporten til og fra Sovjethavnene. I Tiden fra 1928 til 1932 steg Mængden af det med Sovjets egne Skibe transporterede Gods fra 7,9 til 14,8 Millioner Tons og i de følgende fire Aar til godt 30 Millioner Tons. I 1936 var Sovjetflaadens Andel i Landets samlede Ind- og Udførsel steget til henholdsvis 73 og 33,1 pCt. Kommissariatet fastslaar i denne Forbindelse, at med Hensyn til Befordring af Landets Import og Eksport med egen Tonnage ligger Sovjet nu kun tilbage for England og U. S. A.

Det hedder dog, at Handelsflaadens endnu ikke paa langt nær tilfredsstiller de Krav, som Landets Behov stiller til den.

Ogsaa Minimumsrate-Planerne beskæftiger man sig med.

Det maa erindres, hedder det, at forskellige Reder-

organisationer gentagne Gange har forsøgt at optræde paa samlet Front for at diktere Sovjetbefragterne deres Betingelser. Af denne Art er gentagne Forsøg fra engelske og andre Rederes Side paa at fastsætte en Minimums-Fragtskala for forskellige Slags Massegoods fra Sovjet, hvis Satser byggedes paa »et kunstigt højt Niveau, som ikke svarede til det almindelige Fragtniveau«. En stor Rolle i Kampen mod disse Tendenser har netop Tilstedeværelsen af større Reserver af Sovjet-Tonnage spillet.

De offentliggjorte Oplysninger er dog — naturligvis — meget ensidige, og med Hensyn til Minimums-fragtplanerne maa det naturligvis bemærkes, at de jo ikke alene omfatter Transporten fra Sovjetrusland, hvad man skulde synes burde nævnes.

BURMEISTER & WAIN'S BERETNING

Burmeister & Wain, har udsendt sin Beretning for 1937. Det hedder i den, at Beskæftigelsen atter i 1937 var noget stigende og samtidig tilfredsstillende. Der har i Gennemsnit været beskæftiget ca. 6500 Arbejdere og Funktionærer i Virksomheden imod ca. 5700 Aaret forud, og der er i Arbejder- og Funktionærløn blevet udbetalt ca. 25 Mill. Kr. imod ca. 20,1 Mill. Kr. i 1936.

I Løbet af 1937 er der faktureret Ordre for ialt ca. 58,5 Mill. Kr., heraf for ca. 44 Mill. Kr. til udenlandske Kunder eller for Motorer til indenlandske Værfter bestemt for Skibe til udenlandske Kunder. Det viser sig, at ca. 75 pCt. af de fakturerede Beløb hidrører fra Eksport.

Skibsværftet paa Refshaleøen har Aaret igennem været ret ensartet og tilfredsstillende beskæftiget. Foruden den nye Knippelsbro er afleveret 8 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 61,125 Tons, imod 7 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 22,219 Tons i 1936. Pr. 1. Januar 1938 havde vi 15 Skibe i Ordre, alle til udenlandske Redere; disse Skibe skal alle forsynes med vore Dieselmotorer.

Værftets Tørdok, Flydedokker og Ophalingsbeddinge har været passende beskæftiget. Der er udført Reparationer paa 297 indenlandske og 90 udenlandske Skibe. Flydedokkerne har været benyttet af 145 Skibe. Tørdokken har været benyttet af 32 Skibe. Ophalingsbeddingerne har været benyttet af 78 Skibe.

Af Skibs-Dieselmotorer er, foruden Hoved- og Hjælpe-motorer til vore egne Nybygninger, afleveret Hoved- og Hjælpe-motorer til en Række Skibe bygget paa andre Værfter. Skibsmotorerne repræsenterer tilsammen 75,045 EHK.

Der er afleveret mindre Marinemotorer, Hjelpe- og Kulkemotorer paa ialt 7,390 EHK.

Regnskabet har vi tidligere omtalt.

Ordrebestanden ved Overgangen til 1938 er betydeligt større end ved Begyndelsen af 1937. Der skulde derfor være sikret tilfredsstillende Beskæftigelse i 1938 og en Del i 1939 og i 1940.

ISLANDSK SØMANDSSTREJKE

De islandske Søfolks Organisationer opagde, som tidligere meddelt, de hidtidige Lønaftaler til Udløb ved Aarskiftet, og Forsøg paa Mægling har hidtil været forgæves. Fiskernes Organisation har krævet en Lønforhøjelse paa 10 pCt., Trawlerne har hidtil været paa Isfiskeri og selv ført deres Fangster til det udenlandske Marked uden at anløbe islandske Havne; men nu er de fleste af Skibene ophørt med Isfiskeriet og vender hjem.

DOMME I NORDISKE SJØFARTSANLIGGENDER

1. ASSURANCESPØRGSMÅL.

Dom fra Sveriges Højesteret 84

Forretningsaftaler, hvorigennem et ældre Sejlskib var forsikret mod Totalforlis, indeholder bl. a. et Punkt om, at Forsikringsgiveren kun overtog et saadant Fartøj, som efter sket Grundstødning ikke kunde bjerges eller efter sket Bjergning befandtes ikke at kunne repareres og altsaa maatte være at betragte som Vrag. Efter at Skibet var grundstødt og paa Grundlag af den beregnede Reparationsomkostning blev erklæret ikke at være værd at istandsætte, blev Skibet solgt ved offentlig Auktion og hugget op af Køberen. Forsikringstagerens Ønske om at faa Erstatning for saakaldt konstruktiv Totalforlis afslaaes. Det anses for givet, at selvom Skibets Skade havde et saadant Omfang, at Skibet ikke var værd at istandsætte, kunde det meget vel have været repareret, og man kan saaledes ikke sige, at der foreligger Totalforlis. De Ubegageligheder, hvortil en Tillempning af den foreliggende Bestemmelse efter dens Ordlyd kunde føre for Forsikringslageren, anses heller ikke for at være af den Art og det Omfang, at Afgørelsen kan belegnes som aabenbart ubillig og i H. t. § 34 i Loven om Forsikringsaftaler medføre Omskrivning eller Ophævelse af Bestemmelsen.

Dom fra Frostating lagmannsrett 115

Uvidende om, at Kaskopolicen i Følge den norske Sjøforsikringsplans § 65 var traadt ud af Kraft paa Grund af Ejerskifte, bemyndiger Assurandøren den norske Konsul paa Stedet til at træffe Overenskomst om Bjergning, paa Betingelse: »no cure no pay«, af et forsikret Skib, som var strandet. I Henhold hertil traf Konsulen Aftale om Bjergning paa nævnte Betingelse og saaledes, at Bjergelønnen paa Forhaand blev sat til 5000 Kroner, hvis Skibet, blev taget af Grunden. Da det var sket, nægtede Assurandørerne at betale efter Overenskomst. Deres Paastand om at deres Ansvar var ophørt ogsaa overfor Bjergerne, fordi Policen var sat ud af Kraft, toges ikke til Følge, men selve Overenskomsten ansaas for ugyldig i Følge Aftalelovens § 33, fordi den var kommet i Stand ved Bjergens urigtige Skildring af Skibets Stilling og den Fare, det var udsat for. Skibet var i Virkeligheden ikke stædt i Nød, og der kunde derfor ikke foreligge Bjergning. Ved Fastsættelse af Godtgørelse for Lasten, da Skibet blev taget af Grunden, toges der derfor ikke Hensyn til Klausulen »no cure no pay«, som formodentlig vilde have betinget en højere Godtgørelse. Efter Omstændighederne fastsattes Godtgørelsen for Hjælpen til 1,500 Kroner. Skibets Værdi var højst 20.000 Kroner.

Dom fra Gulating lagmannsrett 177

I Følge en Assuranceforenings Statutter kan den optage til Forsikring Skibe med Petroleumsmotorer, naar Fartøjet er dækket og rigget med tilstrækkelige Sejl. Efter de foreliggende Omstændigheder antages dette Forbehold at udelukke den forsikrede fra at kræve Godtgørelse for Assistance dækket i et Tilfælde, hvor Hjælp maatte anlages ikke at have været nødvendig, hvis Sejlføringen havde været tilstrækkelig. Stadfæstelse af Bergens Byrets Dom — for saa vidt angaar den Del af nævnte Dom, som var indbragt for Lagmannsretten.

Dom fra Danmarks Højesteret 265

Ved amerikansk Domstol var fastslaaet, at der ved en Kollision mellem S'S »Fredensbro« og S S »Manchester Shipper« var Skyld paa begge Sider, hvilket i Følge amerikansk Ret medfører, at hver af Parterne skal bære Halvdelen af den samlede Skade. »Fredensbro«s Ladning og Besætning led Skade ved Kollisionen, og i Følge amerikansk Ret var »Manchester Shipper« fuldt ansvarlig for disse Skader med Regres til »Fredensbro« for Halvdelen.

Da »Manchester Shipper«s Tilsvær til »Fredensbro«s Ladning o. s. v. og dets Nettotilsvar til »Fredensbro« over-skred dets Søformue, begrænsede det Ansvar. I Ansvarsbegrænsningøjeblikket var »Fredensbro«s Ladning o. s. v. i Følge amerikansk Ret berettiget til forlods Dækning.

»Fredensbro«s Ladning o. s. v. var i Følge amerikansk Ret fortrinsberettiget til Dækning af de limitede Ansvarsbeløb. Ved Fordelingen af Erstatningen mellem Kaskoassurandørerne og Ansvarsassurandørerne gik Assurandørerne ud fra, at »Manchester Shipper«s Regningskrav for Skade paa Lasten maatte anses dækket ved Modregning i det Beløb, hvormed »Manchester Shipper«s Ansvar var blevet reduceret ved Limiteringen, og debiterede Ansvarsassurandørerne i Overensstemmelse dermed. Disse Assurandører protesterede herimod, men Højesteret gav Dis-pachøren Medhold. Retten finder bl. a., at der savnes Begrundelse for, at »Fredensbro«s Rederi ved Sammenstødet skabte Retstilling forsaavidt Regningskravet angaar skulde være ændret ved Deponering af Limitbeløbet. (Ændring af Sø- og Handelsrettens Dom, Aargang 1936, 81).

2. BEFRAGNINGSPØRGSMÅL.

Dom fra Oslo Byret 9

Den russiske Handelsrepræsentation i Oslo befragtede et norsk Skib, som forliste paa Rejsen. Kaskoassurandørerne udbetalte Erstatning og søgte Regres hos Handelsrepræsentationen, som paastaas at have Erstatningspligt

som Befragter for Skibets Forlis. Handelsrepræsentationen gør gældende, at den har undertegnet Certepartiet »as agents only« og derfor ikke kan have noget Ansvar i Følge Fragtaftalen.

Retten fandt, at det udviklede Forhold, hvori alle de Selskaber, som af sagsøgte blev nævnt ved Proceduren, staar i til hinanden, ikke er blevet klargjort og at det derefter fremdeles er uklart, hvem der er Befragter. Under disse Omstændigheder dømmes Handelsrepræsentationen som Befragtere under Henvielse til Højesteretsdommen i »Almora«-Sagen, denne Samling 1936, 395.

Dom fra Norges Højesteret 97

Et Certeparti, hvor Befragterens Navn ikke er opgivet, er underskrevet saaledes: »By authority of charterers' agent: Anglo Soviet Shipping Co. Ltd., London, Handelsrepræsentation S.S. S.R. Norge, Fragtafdeling, Oslo, signed S. Wischnepolsky as agent only«.

Under Korrespondance om et Krav fra Rederiet for Brud paa Certepartiet gik Handelsrepræsentationen ind paa Realiteten i Kravet uden Reservation og uden at opgive eller henvise til nogen Fuldmagt giver. Befragterens Navn blev først opgivet under Processen, og det maatte i alt Fald anses som for sent. Handelsrepræsentationen blev derfor anset som den ansvarlige i Kontraktforholdet.

Stadfæstelse af Oslo Byrets Dom, Aarg. 1934, S. 297.

Dom fra Østere Landsret 247

Et Motorskibs Lasteevne opgivet til ca. 230 Standard, (10 pCt. mere eller mindre i Kaptajnens Valg). Fragtaftalen indgaaes for 2 Partier skaaren Last, et for ca. 117 og et andet for ca. 105 Standard. Af første Parti medtages ca. 105 Standard.

Befragteren kræver Erstatning af Rederiet fordi der af det andet Parti var medtaget godt og vel 115 Standard. Ogsaa Mæglerne gøres ansvarlige, fordi de havde undladt at gøre Sagsøgerne opmærksom paa en særlig Aftale med den anden Befragter, hvis Opfyldelse udelukkede Transport af hele Sagsøgerens Part.

Rederiet frikendes, fordi det havde transporteret, hvad det skulde, nemlig 117 Standard minus 10 pCt. Mæglerne antages ikke at have handlet i Strid med deres Pligter overfor Parterne og frikendes ligeledes.

Rederiet tilkendes 400 Kr. i Erstatning for ulovlig Arrest i Skibet.

Dom fra Sø- og Handelsretten 68

Rederiet anses i Henhold til Sølovens § 114 andet Stykke forpligtet til at forhale Skibet, selvom der i Certepartiet er fastsat en bestemt Lastplads.

(fortsættes).

AARSRESULTATER

»Pacific« 20 pCt.

Dampskibsselskabet »Pacific« har haft et Driftsoverskud i det forløbne Aar, inklusive Saldoen fra forrige Aar, paa 837,077 Kr. Efter Fradrag af Administrationsudgifter fremkommer et Netto-Overskud paa 693,884 Kr.

Bestyrelsen har vedtaget at foreslaa den forestaaende ordinære Generalforsamling, at der udbetales Aktionærerne 20 pCt. i Udbytte med 120,000 Kr., at der henlægges 439,506 Kr. til Reserve- og Klassifikationsfond, og at der overføres 100,000 Kr. til næste Aar. Paa Skibene afskrives 155,184 Kr. af Reserve- og Klassifikationsfonden.

For 1936 var Netto-Overskudet 203,153 Kr., hvoraf 90,000 Kr. anvendes til 15 pCt. Udbytte, 100,000 Kr. blev afskrevet paa Skibene og 6,316 Kr. overførtes til nyt Regnskab. For 1937 sættes Udbyttet op til 20 pCt., hvortil medgaar 120,000 Kr., til Reserve- og Klassifikationsfond henlægges 439,506 Kr., medens det overførte Beløb bringes op paa 100,000 Kr. mod kun godt 6,000 Kr. forrige Aar. Afskrivningerne paa Skibene forøges fra 100,000 Kr. til 155,000 Kr.

Progress 15 pCt.

Bestyrelsen for Aktieselskabet »Progress« meddeler, at Skibenes Sejlads i 1937 har givet et Driftsoverskud paa 2,485,167 Kr. Hertil kommer Saldo fra forrige Aar 34,365 Kr., og efter Fradrag af Omkostninger 298,149 Kr. samt Renter og Administration 266,932 Kr. fremkommer der et Netto-Overskud paa 1,954,452 Kr.

Bestyrelsen foreslaar dette Beløb anvendt saaledes: Afskrivning paa Skibene 500,000 Kr., henlagt til lovmæssigt Reservefond 312,500 Kr., 15 pCt. Udbytte 543,750 Kr., Differens ved Salg af Køgeværftets Arbejderboliger 13,511 Kr., Klassifikationer samt Tab ved Havarier 178,758 Kr., hensat til ordinære Skatter 100,000 Kr., hvorefter der fremkommer en Overførsel til næste Aars Regnskab paa 305,932 Kr.

»Dania« 10 pCt.

Paa et i Dampskibsselskabet »Dania« afholdt Bestyrelsesmøde forelaa Regnskabet for 1937, der inklusive en mindre Overførsel fra forrige Aar udviste et Overskud paa 1,080,952 Kr.

Udgifter til Renter, Havarier og Surveys og diverse Omkostninger udgør 33,627 Kr., og efter Fradrag af dette Beløb samt Tantiømer til Bestyrelsen foreslaar Generalforsamlingen at afskrive 285,000 Kr. paa Skibene, at henlægge 169,962 Kr. til Dispositions-fonden, at udbetale 150,000 Kr. = 10 pCt. til Aktionærerne og at overføre 91,224 Kr. i ny Regning.

»Myren« 15 pCt.

Bestyrelsen for Dampskibs-Aktieselskabet »Myren« meddeler at Driftsoverskudet for 1937 (incl. Saldo f. f. A. Kr. 50,326.28) andrager Kr. 2,715,479.80. Efter Fradrag af Administrationsomkostninger, Renter etc., bliver Nettooverskudet Kr. 2,540,461.79. Heraf foreslaar Bestyrelsen at afskrive paa Skibenes bogførte Værdi, Kr. 650,000.00, at henlægge til lovmæssigt Reservefond Kr. 100,000.00, og til Dispositions-fonden Kr. 700,000.00, at udbetale i Udbytte 15 pCt. med Kr. 600,000.00. Efter Udredelse af Tantiømer til de Kommitterede fremkommer der en Saldo paa Kr. 411,455.01, som overføres til 1938.

»Norden« 10 pCt.

Dampskibsselskabet »Norden«, der i Fjor forhøjede sit Udbytte fra 6 til 7 pCt., sætter det i Aar op til 10 pCt. for 1937.

Paa et i Dampskibsselskabet »Norden«, Aktieselskab, afholdt Bestyrelsesmøde blev det vedtaget af Aarets Overskud, som inklusive en Overførsel fra 1936 af 58,815 Kr. og indvundne Renter og Kursdifferencer 243,562 Kr., udgør 2,510,511 Kr., efter Afholdelse af Administrationsomkostninger 238,111 Kr. og Tantiømer til de Kommitterede 33,204 Kr. at foreslaa Generalforsamlingen et Udbytte-Udbetaling af 10 pCt., medens 900,000 Kr. foreslaas henlagt til Fornyelses- og/eller Dispositions-fonden, 200,000 Kr. foreslaas henlagt til Udbytteregulerings-fonden, 300,000 Kr. foreslaas henlagt til Skat og 79,196 Kr. overføres til næste Aar.

Overskudet, der allerede i 1936 gik betydeligt opad, er i 1937 forøget meget stærkt. Driftsoverskudet, der for 1937 andrager 2,510,511 Kr. inkl. en Overførsel paa 58,815 Kr. og Renter og Kursdifferencer paa 243,562 Kr., udgjorde for 1936 1,485,566 Kr. inkl. en Overførsel paa 62,928 Kr. og Renter og Kursdifferencer paa 282,442 Kr.

Administrationsomkostningerne, der ikke er fradraget i det ovenfor angivne Overskudsbeløb, er steget fra godt 186,000 Kr. i 1936 til godt 238,000 Kr. i 1937, og Tantiømen forøges fra 18,547 Kr. til 33,204 Kr.

Dampskibsselskabet »Draco« 7 pCt.

Dampskibsselskabet »Draco« har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Landsretssagfører C. B. Christoffersen. Den korresponderende Reder, Skibsreder R. Fischer-Nielsen, aflagde Beretning om det gode Aar og udlalte blandt andet:

1937 var i det store og hele et ualmindelig godt Aar for Skibsfarten, Fragterne steg stot indtil September Oktober Maaned, paa hvilket Tidspunkt man i Trælastfarten kunde opnaa et til ca. 30 sh. over de fastsatte Minimums-Rater. Paa Slutningen af Aaret faldt Fragterne betydeligt, men Selskabets Skibe var da beskæftiget for Resten af Aaret til gode Fragter.

Desværre har de stadig gældende Valutarestriktioner mod Import af Skibe fra Udlandet haft en meget uheldig Indflydelse paa Selskabets naturlige Udvikling, men da man jo heldigvis nu udvider Frilisterne for forskellige Varer, maa man antage, at Rederierne snart faar Lov at disponere frit igen.

Selv om Fragterne i Begyndelsen af 1938 er meget daarligere, har man alligevel Lov til at haabe paa Bedring til Foraaret, saaledes at det kommende Aar i det store og hele bliver godt for Skibsfarten, selv om det ikke bliver 1937 om igen. Iøvrigt blev der i September 1937 fragtet nogle Rejser over de første 4 Maaneder af 1938 til gode Fragter, hvilket hjælper til at holde Skibene i Drift over den værste Tid.

Regnskabet viser et Netto-Overskud paa 110,262 Kr. mod ca. 25,000 Kr. Aaret forud, skønt Selskabet en Del af Aaret kun har haft een Damper i Drift. »Reval« solgtes allerede i Februar og erstattedes først i September af »Skagens«. Endvidere har der været et Nettoprovenue paa 77,000 Kr. ved Salget af »Reval«, der er afskrevet paa »Skagens« Kapitalkonto. Aktionærerne faar 7 pCt. Udbytte mod 4 pCt. Aaret forud. Resten af Overskudet benyttes til Afskrivninger og Henlæggelser.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Alt er en Uge gaaet, uden at der har været mindste Tegn til en Bedring paa Fragtmarkedet. Tværtimod har denne Uge for praktisk talt alle Markeders Vedkommende været præget af større Stillehed end foregaaende Uge. Dette har naturligvis ikke været gavnlig for Raterne, som under Trykket af stort Udbud af Tonnage i Forhold til de faa Ordre, der har været, har vist svagere Tendens.

River Plate Markedet har været praktisk talt livløst. Der noteres stadig en Ordre fra Necochea til Callao, for hvilken der indikeres 13/-. Endvidere sluttedes en enkelt Baad 7,400 Tons, der gav 65 Kubikfod, til Cont./U. K. til Schedulerate. For at hjælpe paa Stillingen for de mange i River Plate ventende Baade har Tramp Shipping Committee tilladt Rederne af Skibe med indtil 31. Marts Annullering af nedskære Skibenes Størrelse, saaledes at det vil blive lettere for Rederne paa denne Maade at faa deres Baade sluttede. Der gøres dog samtidig udtrykkelig opmærksom paa, at Schedule-Raterne stadig skal betales for det Kvantum Last, Baaden indtager.

De øvrige Kornmarkeder har kun været svagt repræsenteret. Tidligt paa Ugen var der nogen Forretning fra Australien saavel til U. K. som til Vladivostock. U. K. blev sluttet til Minimalrate-Basis, Vladivostock Optioner betales med Rater, der laa omkring 24/6 d., senere er der dog sluttet Tonnage til omkring 22½ for denne Destination. En enkelt Baad gav Option af Sydafrika Losning til den lave Rate af 10/-. Montreal og Gulven har ikke vist større Interesse for Tonnage, hvorimod Russerne noterer enkelte Korn-Ordre fra Sortehavet til U. K. Cont. til omkring 10/6 d.

Af de øvrige oversøiske Markeder har Nordamerika/Japan været det livligste. Der er sluttet forskellige Baade saavel fra U. S. Atlantic som fra Gulven for Scrap til Japan til Rater, der ligger omkring 20/- Atlantic Lastning, 20/6 d. à 21/- for Gulf-Lastning. Scrap U. S. N. H./Rotterdam sluttedes for 2,500 Tonner til 17/3 d., Option Hamburg til 18/3 d. Fra Cuba har 17½ d., Option Hamburg til 18/3 d. Fra Cuba har der været en lille Smule mere Efterspørgsel og specielt tidlige Baade har været i Stand til at opnaa lidt bedre Rater. Bl. a. opnaaede norsk 5,000 Tonner 16/3 d. fra Cuba, Option San Domingo 15/9 d. Disse Rater kan gentages og maaske forbedres en lille Smule for Marts Tonnage. Nordpacific-Markedet er uforandret. Scrapjern indikerer stadig \$ 4,75 til Japan, og British Columbia/U. K. ligger omkring 23/-. Der er Mulighed for, at sidstnævnte Rate kan forbedres noget, specielt for Marts/tidlig April Lastning. Transpacific-Ordre er kun faatallige. Raten ligger omkring £ 7,500.- for 450,000 Kubikfod Baade. Intercoastal Lumber sluttedes til omkring \$ 12.-

Østens Markeder er rolige. Der noteres Soyabønner for Marts/tidlig April Lastning til omkring 30/-. Ris fra Saigon viser nogen Interesse for Tonnage, men

der har ikke været gjort Forretning i dette Marked, idet Befragterne har udstedt et nyt Certeparti, som Rederne foreløbig ikke vil slutte paa, idet dette indeholder Betingelser, som er ugunstigere end de tidligere gængse Certepartier. Befragterne indikerer 32/- paa Basis af det nye Certeparti. Fra Rangoon noteres Ris til Antwerpen/Hamburg Range til 30/-, Option Gdynia til 30/6 d.

De indiske Markeder har været ret livlige, og enkelte Baade har opnaaet mindre Tillæg i Raterne. Dansk 7,500 Tonner sluttedes for Marts Lastning til 31/- fra Madras Kysten, og forskellige April-Baade betales med 30/6 d. Fra Bombay-Siden sluttedes forskellige Baade til omkring 28/6 d.

Fra Sydafrika noteres forskellige Kul-Laster saavel til Rødhavet som til Indien. Durban/Singapore sluttedes til 8/-.

Paa de europæiske Markeder har der ikke været større Forandringer. Udgaende Kul ligger omkring 6/6 d, Wales eller Tyne/Port Said. Rotterdam/Vestitalien fik Tonnage til 5/9 d, og Wales/Lower Plate sluttedes til 12/6 d. Fra Sortehavet søger Russerne Tonnage for Maj-Lastning for Erts Poti/Baltimore 14/6 d., Poti/Antwerpen 11/-, ligesom de er i Markedet for en Kontrakt for Kul fra Mariupol/U. S. N. H. til 13/6 d.

De hjemgaaende Middelhavs-Markeder er uden større Forandringer. Susa/Devonport betalte 8/9 d. for Phosphate. Bougie tog flere Baade til Glasgow eller Ardrossan til 8/-. Bilbao fik Tonnage til Ymuiden for Erts til 6/6 d.

Trælastmarkederne er en Smule livligere, og for enkelte Baade betales en Kende over Minimalraten. Kul Østkysten/Danmark ligger omkring 4/- med hurtig Losning for 3,000 Tons Baade.

Timecharter. Dette Marked har været relativt stille. Dansk 8,000 Tons Diesel sluttedes for Trip ud til Østen, Levering U. S. N. H. til \$ 1,50, hvilket maa betegnes som en god Rate under Forholdene. I Vestindia-Farten sluttedes norsk 4,000 Tonner til \$ 1,35, hvilket er en lille Smule bedre end i foregaaende Uge. Af Afslutninger skal iøvrigt nævnes, at hollandsk 5,000 Tonner sluttedes for Trip across, Levering Hampton Roads, Tilbagelevering U. K. Cont. til \$ 1,70. Der cirkulerer forskellige Ordre for Perioder omkring 6—9 Maaneder for amerikansk Regning. Befragterne indikerer omkring 6/- for 12 Knobs Dieselbaade, hvilket naturligvis ikke er en hel daarlig Forretning. Paa den anden Side rapporteres fra London, at norsk 7,600 Tons Diesel ca. 10½ Mil er fast fremme for 1 Pacific Rundtur, Levering og Tilbagelevering denne Side, til 4/6 d, og at Befragterne fra kontrabudt 4/- herfor. Dette er naturligvis alt andet end tilfredsstillende, og Redernes Disposition kan kun ses under den Synsvinkel, at det gælder om at faa Tiden slaaet ihjel i Haab om, at der senere vil vise sig bedre Forretninger.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866

«Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866» har udsendt sit Regnskab. Bruttoindtægten har været 1,959,000 Kr. mod 1,745,000 Kr. det foregaaende Aar. Passagerindtægten er gaaet frem med 126,000 Kr. og Godsfragten med 72,000 Kr. Ogsaa de øvrige Indtægter viser Fremgang.

Efter at Driftsudgifterne er afholdt, og der er afskrevet 285,000 Kr. paa Skibene, bliver der for 1937 et Nettooverskud paa 211,000 Kr. mod 202,000 Kr. det foregaaende Aar. Inklusive det overførte Beløb bliver der 424,000 Kr. til Disposition. Heraf medgaar 135,000 Kr. til 12 pCt. Udbytte til den gamle Aktiekapital og 6 pCt. til den nye, til Tantiømer anvendes 19,000 Kr., til lovmæssigt Reservefond henlægges 38,000 Kr., og 213,000 Kr. overføres til det nye Regnskab. Det foregaaende Aar henlagdes 55,000 Kr. til Reserve.

Som bekendt er Aktiekapitalen i Aarets Løb forøget fra 1 Mill. Kr. til 1,250,000 Kr. Lovmæssigt Reservefond er paa Status opført med 312,500 Kr., ekstrordinært Reservefond med 1,176,000 Kr. og Dispositionsfondet med 543,000 Kr. Selskabets Flaade, der er blevet forøget med Dampskibet «Østersøen», staar bogført med 3,563,000 Kr.

Svitzer 5 pCt.

Bestyrelsen for Akts. Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise meddeler, at Indtægterne i Entreprenens Drift for Aaret 1937 udgør inkl. Renter 3,167,588 Kr. og Udgifterne 2,365,086 Kr., hvorved der fremkommer et Driftsoverskud paa 802,502 Kr.

Efter at der er afskrevet 216,181 Kr. paa Skibenes Kapitalkonto og ifølge Vedtægterne er henlagt 58,632 Kr. til Reservefondet samt udbetalt Bestyrelsen 15,831 Kr. i Tan-

lième, vil Bestyrelsen paa den kommende Generalforsamling foreslaa, at der af Restoverskudet udbetales 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne, henlægges 150,000 Kr. til Skat, yderligere henlægges 150,000 Kr. til Reservefondet samt overføres 11,858 Kr. i ny Regning.

Medens Svitzer i Aarene 1934—36 ikke gav sine Aktio-

nærer noget Udbytte, faar disse for 1937 et Udbytte af 5 pCt., men Selskabet har da ogsaa haft et langt bedre Aar end de foregaaende. 1934 gav et Overskud paa 155,563 Kr., men 1935 et Underskud paa 267,344 Kr., og i 1936 var Overskuddet kun 43,914 Kr., som blev afskrevet paa Skibene, hvortil ogsaa anvendtes 138,086 Kr. af Reservefonden.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Generalforsamling

I tre af A. E. Sørensens Rederier, nemlig Rederiaktieselskaberne »Lunden«, »Dannebrog« og »Elin« afholdtes forleden ordinær Generalforsamling i Svendborg.

Sagfører H. Tranberg Jensen dirigerede alle tre Generalforsamlinger, medens Selskabernes Formand og korresponderende Reder, Skibsmægler A. E. Sørensen, aflagde Beretning og Regnskab.

Af Beretningen fremgik det, at alle Skibene har sejlet uden Uheld, og at Aaret har været særdeles tilfredsstillende i enhver Henseende.

Selskabet »Lunden«s Skib m.s. »Patria« har været i Fart i 310 Dage og har opsejlet i Brutto-Fragt ca. 100,000 Kr. — Aarets Netto-Overskud andrager 18,359.34 Kr. Det vedtoges at udbetale 12 pCt. Udbytte til Aktionærerne, at henlægge 6 pCt. til Udbyltereguleringsfonden, medens Restbeløbet, der andrager Halvparten af Netto-Overskudet, anvendes til Af-skrivning og Henlæggelse.

Selskabet »Dannebrog«s Skib, m.s. »Dannebrog« har været i Fart i 365 Dage og har opsejlet i Brutto-Fragt ca. 81,000 Kr. — Aarets Netto-Overskud andrager 15,523.45 Kr. Det vedtoges at udbetale 8 pCt. Udbytte til Aktionærerne, at henlægge 6 pCt. til Udbyltereguleringsfonden, medens Restbeløbet, der andrager Halvparten af Netto-Overskudet, anvendes til Af-skrivning og Henlæggelse.

Som Medlem af Bestyrelsen i Stedet for afdøde Skibsrøder R. P. Rasmussen nyvalgte Direktør J. C. Madsen. Svendborg.

Selskabet »Elin«s Skib, m.s. »Elin«, har været i Fart i 273 Dage og har opsejlet i Brutto-Fragt ca. 81,000 Kr. — Aarets Netto-Overskud andrager 16,903.34 Kr. Det vedtoges at udbetale 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne, at henlægge 6 pCt. til Udbyltereguleringsfonden, medens Restbeløbet, der andrager Halvparten af Netto-Overskudet, anvendes til Af-skrivning og Henlæggelse.

Svendborg Skibsværft

A/S Svendborg Skibsværft holdt Torsdag Generalforsamling. 1937 har været et udmærket Aar for Værftet, og Generalforsamlingen prægedes heraf.

Formanden, Dir. V. Nielsen, indledede med Mindeord over afdøde Bestyrelsesmedlem, Orlogskaptajn, Direktør Victor.

Til Dirigent valgtes LRSagf. Elnquist, og Formanden aflagde derpaa Beretning.

I Aaret 1937 har Værftet været godt beskæftiget. Foruden en tilfredsstillende Reparationsomsætning er en Række Skibe færdigbygget og afleveret.

Daglig har gennemsnitlig været beskæftiget 345 Mand. For Tiden er under Bygning:

Nybygning Nr. 45 — 1 Stk. 500 H.K. Motor Bugserbaud til A/S Del forenede Bogserselskab, København.

Nybygning Nr. 46 — 1 Stk. ca. 180 Tons Motorskib til A/S Dansk Cementcentral, København.

I den forløbne Del af 1938 har Reparationsomsætningen fortsat været god.

For Tiden beskæftiges 460 Mand.

Regnskabet aflagdes af Dir. Fisker-Andersen og viser følgende Hovedposter:

Overført fra forrige Aar 16,239 Kr., Lejeindtægt 720 Kr., Brutto-Driftoverskud 379, 476 Kr. — ialt 396,435 Kr.

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wessberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2683

R A N D E R S

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Omkostninger: Administration, Porto, Telefon og Telegrammer 117,304 Kr., Assurance, Annoncer, Tryksager, Kontingenter og diverse Udgifter 62,184 Kr., Skatter og Afgifter 21,903 Kr., Pladsleje og Renter 20,352 Kr. — ialt 221,744 Kr.

Netto-Overskud 174,691 Kr.

Overskudet foreslaas anvendt paa følgende Maade: Af-skrivning paa Værfts anlægget i Følge Lovene 29,983 Kr., 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne 16,250 Kr., Tantième til Bestyrelsen 11,221 Kr., yderligere 1 pCt. Udbytte til Aktionærerne 3,250 Kr., henlagt til Dispositionsfonden 80,000 Kr., at overføre til næste Regnskabsaar 33,985 Kr.

Søsætning

Marinens nyeste Undervandsbaad, »Havkalen«, blev søsat forleden fra Orlogsværftet. »Havkalen« er et Søsterskib til »Havmanden« og »Havfruen«, der løb af Stablen sidste Efteraar.

Den aarlige Bevilling til Fornyelse af Flaadens Skibe er forøget med en Million Kroner, ligesom der er afsat 9 Mill. Kroner til Flaaden og 1½ Million Kroner til Kystdefensionen til ekstraordinære Arbejder fordelt over 6 Aar. Marinens Bevilling anvendes foruden til de tre nye U-Baade til tre Minestrygere, et Mineskib, et Opmaalingskib, to Torpedobaade og muligvis en fjerde U-baad. Mineskibet er snart færdigt, mens Torpedobaadene ikke er projekteret endnu. Det hænger sammen med, at Problemet Motor-torpedobaade er yderst aktuelt, men næppe endnu helt afklaret. Marinestaben er efter grundige Undersøgelser og Overvejelser naaet til det Resultat, at disse Baade — naar deres Opgaver, Virkemuligheder og Økonomi tages i Betragtning — ikke er særlig egnede for vore Forhold.

De koster ca. 1,300,000 Kr. at bygge, holder kun faa Aar og er dyre i Drift. Maaske vil Forholdet stille sig noget anderledes, hvis de kan bygges her i Landet og forsynes med Raaolie i Stedet for Benzin-Motor.

Drukneulykke i Japan

Østasiatisk Kompagnis Direktion har modtaget et trist Telegram fra Føreren af Motorskibet »Siam«, der for Tiden ligger i Kobe.

Det meddeltes, at to unge Mænd af Skibets Besætning var druknet i Havnen der, den 22-aarige Maskinassistent Oktavius Hansen, hjemmehørende i København, og den 15-aarige Kahylsdreng Bent Kronho. Søn af Købmand K. i Aalborg.

Under Landlov havde de været ude paa en Biltur, men paa Vej tilbage til Skibet mistede den indfødte Chauffør Herredømmet over Vognen; den kørte ud over Bolværket og styrtede i Vandet, hvorved de to Danskere omkom. Hvis det viser sig muligt at faa Ligene op, vil de blive brændt, og deres Aske ført til Danmark. »Siam« ventes til København om ca. to Maanedre.

Samme Dag modtog Kompagniet yderligere en trist Meddelelse fra Østen. Afdelingslederen i Singapore Jens Brath er afgaaet ved Døden, kun 32 Aar gammel. Brath, der var en meget dygtig Mand, var hjemmehørende i Randers.

Bergens Rederiforening

Bergens Rederiforening har udsendt Beretning for det forløbne Aar, hvori det bl. a. hedder, at det internationale



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

8.3.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEWYORK	448,25	AMSTERDAM	250,35
BERLIN	180,85	STOCKHOLM	115,50
PARIS	14,55	OSLO	112,70
ANTWERPEN	75,80	HELSINGFORS	9,97
ZÜRICH	103,95	PRAG	15,90
ROM	23,80	WARSAWA	85,45

m.s. *Danmark* ventes Aruba 8.3.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Oslo til Antwerpen 8.3. udg.
 s.s. *Delaware* ank. Baltimore 23.2.
 s.s. *Douro* ank. Kbhvn. 7.3.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Cardiff 7.2.
 s.s. *Ebro* afg. Tanger 7.3. til Nemours.
 s.s. *Edu. Nissen* oplagt i Helsingør.
 s.s. *Effie Mærsk* oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Egholm* afg. Kbhvn. 8.3. til Manchester.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Port Bouet 7.3.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Swansea 18.2.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Newport Mon. 1.3.
 s.s. *Elisabeth* afg. Rume 23.2.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Cherbourg 22.2.
 s.s. *Ellen* ank. Ventspils 23.2.
 s.s. *Ellensborg* opl. Kbhvn. 16.2.
 s.s. *Else* pass. Kbhvn. 5.3.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Nykøbing F. 6.3.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Norfolk 18.2.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Colombo 25.2.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Gdynia 5.3. til Antwerp.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* ank. New York 27.2.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* ank. Kaskø 9.3.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Panama-Canal for Kingston 6.3. hjg.
 s.s. *Esther* ank. Bilbao 6.3.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, afg. Swansea 23.2.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* ank. Gravesend 4.3.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, pass. Fayal p. R. I. St. Thomas 4.3. udg.

F

s.s. *Finland* afg. Kbhvn. 2.3. til Danzig.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Kbhvn. 9.3.
 s.s. *Flynderborg* pass. Ushant 7.3.
 s.s. *Frankrig* afg. Danzig 25.2.
 s.s. *Fredensborg* pass. Skagen 8.3.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Sete 4.3.
 s.s. *Freja* pass. Gibraltar 23.2. p. R. I. Leghorn.
 s.s. *Frida* afg. Valparaiso 8.3.
 s.s. *Frode* ank. Frederikshavn 8.3.
 s.s. *Fylla* afg. Port Talbot 1.3.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 9.3.
 s.s. *Georgia* afg. Rio de Janeiro 26.2. til Madeira.
 s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 4.2. p. R. I. Haifa.
 s.s. *Gerda* afg. Kaskø 9.3.
 s.s. *Gerda Toft* pass. Lands End 6.3.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. San Pedro 15.2.
 s.s. *Gorm* afg. Santos forv. 8.3. til Rio de Janeiro.
 s.s. *Grete* afg. Havre 5.3.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Panama 20.2.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* afg. Cardiff 27.2.
 s.s. *Gudrun* pass. Spurn Head 26.2.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Liverpool 3.3. til Jaffa.
 s.s. *Gunhild* pass. Lizard 25.2. p. R. I. Dublin
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Jaffa 25.2.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Snigov 3.3.
 s.s. *Gyda* afg. Gibraltar 27.2. til Clyde.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, oplagt i Marstal.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Danzig 5.3. til Aarhus.
 s.s. *Halfdan* afg. Tallinn 8.3. til Riga.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Gedser 27.1.
 s.s. *Hans*, From, afg. Naksø 9.3. til Kbhvn.
 s.s. *Hans Broge* ank. Barry 26.2.
 s.s. *Hans Mærsk* pass. La Coubre 4.3. indg.
 s.s. *Harald* ank. Ghent 6.3.
 s.s. *Harriet* afg. Bilbao 6.3.
 s.s. *Helene* ank. Brussels 6.3.
 s.s. *Helga* pass. Christohal 4.3.

m.s. *Henning Mærsk* afg. Corpus Christi 1.3.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Southend 3.3. udg.
 m.s. *Herdis* ank. Alexandria 26.2.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Immingham 4.3.
 s.s. *Hilde* pass. Dungeness 4.3. vestg.
 s.s. *Hindsholm* afg. Odense forv. 9.3. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Holland* afg. Danzig 25.2.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Hongkong til Shanghai 6.3. udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Oran 4.3. til Sevilla.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Cork 3.3. til Norway.
 s.s. *Inger* afg. Kolka 7.3.
 s.s. *Inger Toft* ank. Rotterdam 5.3.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Zeebrügge 1.3. til Marseilles.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Huelva 7.3.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Hull 3.3.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Kbhvn. 7.3. til Gdynia.
 s.s. *Ivar* afg. Aalborg 24.2. til New York.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 7.3.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Halifax 1.3.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Kanariske Øer 5.3. p. R. I. Ziguinchor.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Miami 23.2.
 m.s. *Jawa*, Christensen, afg. Suez til Aden 7.3. udg.
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 1.3.
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 1.3.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Helsingør 3.3. nordg.
 s.s. *Johanne* pass. Helsingør 4.3.
 s.s. *Johannes Mærsk* pass. Mumbles 4.3. p. R. I. Swansea.
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 9.3. til Kbhvn.
 s.s. *Jonna* afg. Cardiff 24.2.
 s.s. *Juliane* ank. Nemours 24.2.
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Singapore til Bangkok 8.3. udg.
 s.s. *Jutta* pass. Ushant 8.3.
 s.s. *Jytte* afg. Danzig 20.1.
 s.s. *Jægersborg* ank. Aalborg 1.3.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Bilbao 5.3.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Yarmouth N.S. 5.3.
 s.s. *Karen* pass. Gibraltar 26.2.
 s.s. *Karen Toft* ank. Newport 21.2.
 s.s. *Karla* ank. Teneriffe 5.3.
 s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 2.3. til Manchester.
 m.t. *Katrine Mærsk* pass. Flores 25.2.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Gibraltar 24.2.
 s.s. *Kentucky* ank. Frederikshavn 6.3.
 s.s. *Kirsten* pass. Spurn Hd. 27.2.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Dartmouth 16.2.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Cete 3.3. til Pomaron.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 2.3. til Immingham.
 s.s. *Knut* afg. Marseilles 26.2.
 s.s. *Kongea* afg. Cardiff 27.2.

L

s.s. *Laila* afg. San Antonio 7.3.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Port Said til Sfax 7.3. hjg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt i Frederikshavn.
 s.s. *Laura* pass. Gibraltar 9.3.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Beyrouth 25.2.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Louisburg 3.3. til Newport.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Zeebrügge 6.3. til Esbjerg.
 s.s. *Lilian* ank. Stockholm 6.3.
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 6.3.
 s.s. *Lily* afg. Gdynia 2.3. til Ghent.
 s.s. *Linda* ank. Rotterdam 6.3.
 s.s. *London*, Hansen, oplagt.
 s.s. *Lotte* afg. Rouen 2.3. til Blyth.
 m.s. *Louisiana* afg. Lissabon 6.3. til Kbhvn.
 m.s. *Lundby*, Lund, forv. til Trinidad 23.3.
 s.s. *Lynæs* pass. Dunnet Head 4.3.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. New York 25.2. til Antilla.
 s.s. *Magnus* ank. Dunkirk 7.3.
 s.s. *Maja* afg. Glasgow 8.3.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Mona p. R. I. Cristobal 5.3. udg
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Rotterdam 5.3. til Derwenthaygh
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Baltimore 2.3. til Osaka.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Zeebrügge 5.3.
 s.s. *Margrete* ank. Oran 14.2.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 7.3.
 s.s. *Marianne* afg. Barry 22.2.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Leghorn 18.2.
 s.s. *Marie Toft* ank. Newport 25.2.
 s.s. *Marna* afg. Habana 7.3.
 m.s. *Marocco* afg. Kbhvn. 5.3. til Antwerpen.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Guiria 26.2. til Halifax.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Ushant 28.2.
 s.s. *Marx* pass. Kbhvn. 24.2.
 s.s. *Maryland* ank. Galveston 7.3.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Panama 16.2.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Singapore til Bangkok 6.3. udg.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillialkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.

s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 21.2. til Antwerpen.
 s.s. *Mette* afg. Zeebrügge 2.2.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Sabang 2.2.
 s.s. *Minsk* afg. Alexandria 2.3. til Oran.

N

s.s. *N. C. Monberg*, ank. Kbhvn. 7.3.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* ank. Stellan 8.3.
 s.s. *Nancy* ank. Nakskov 11.2.
 s.s. *Nerma* ank. Thames 4.3.
 s.s. *Nevada* afg. Santos 25.2. til Madeira.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Bilbao 6.2.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Manila 15.2.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Barletta 1.3.
 s.s. *Niobe* ank. Bilbao 4.3.
 s.s. *Norco* pass. Skagen 24.2. p. R. t. Svendborg.
 m.s. *Nordbo* ank. Saigon 5.2.
 s.s. *Nordborg* pass. Finisterre 6.3.
 s.s. *Nordby* ank. Hartlepool 2.3.
 m.s. *Norden* pass. Spurn Hd. 19.2. p. R. t. London.
 m.s. *Nordfarer* ank. Naples 21.2.
 m.s. *Nordhavet* afg. Gibraltar 24.2. til New York.
 m.s. *Nordhval* afg. Los Angeles 23.2. til Philadelphia.
 m.s. *Nordkap* ank. New York 11.2.
 s.s. *Nordlys* afg. New Orleans 25.2. til København.
 m.s. *Nordpol* pass. Beachy Hd. 21.2.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Baltimore 4.3.

O

s.s. *Odin* afg. Gøteborg 9.3. til Kbhvn.
 s.s. *Olaf* afg. Lissabon 28.2. til Gdynia.
 s.s. *Olga* afg. Middlesboro' 3.3. til Nakskov.
 m.s. *Olga S.* ank. New York 4.3.
 s.s. *Oluf Mærsk* pass. Ushant 3.3.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Manila 24.2.
 m.s. *Oregon* afg. Stavanger 9.2. til Necochea.
 s.s. *Orion* afg. Grangemouth 26.2.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Bordeaux 5.3.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Glasgow 4.3.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Penang til Suez 6.3. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Danzig 4.3.
 s.s. *Paula* ank. Callao 1.3.
 s.s. *P. Madsen* oplagt i Kbhvn.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Boston 27.2.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Aden til Japan 2.3. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Kobe 24.2.
 s.s. *Polly* afg. Gdynia 26.2.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Helsingborg 6.3.

R

s.s. *Randa* pass. Helsingør 7.3.
 s.s. *Riga* ank. Kbhvn. 4.3.
 s.s. *Rigmor* pass. Oitavos 1.3.
 s.s. *Rikke* i Manchester.
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 9.3. til Hamburg.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Dungeness 4.3. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Robert* afg. Granton 1.3.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 18.2.
 s.s. *Rosenborg* ank. Immingham 7.3.

S

s.s. *Saga* afg. Kbhvn. forv. 9.3. til Østnorge.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Port Said 25.2. til Khonam Shahr.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Antwerp 17.2. til Guiria.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Nyborg 6.3.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 7.3.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 7.3.
 s.s. *Sejre*, Rasmussen, afg. New Orleans 28.2. til Nørresundby.
 s.s. *Selma* ank. Bristol 8.3.
 s.s. *Sessa* ank. New York 26.2.

m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Shimoneseki for Seishin 7.3. hjg.
 s.s. *Signe* afg. Kbhvn. 1.3. til Helsingør.
 s.s. *Sigrud* pass. Sagres 18.2.
 s.s. *Silkeborg* afg. Port Gentil 7.3.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Marseilles 4.3.
 s.s. *Skagen* ank. Cardiff 7.3.
 s.s. *Skagerak* ank. Svendborg 17.2.
 s.s. *Skandia* afg. Aruba 6.3. til Stockholm.
 s.s. *Skjold* ank. Kbhvn. 9.3.
 s.s. *Skodsborg* ank. Gdynia 5.3.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 9.3. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Huelva 6.3.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Casablanca 26.2. til Aberdeen.
 s.s. *Sophie* ank. Kiel 27.2.
 s.s. *Stadion II* afg. Skien forv. 9.3. til Randers.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Terneuzen 6.3.
 s.s. *Stella* pass. Helsingør 7.3.
 m.s. *Stensby*, Kähler, afg. Vancouver 1.3. til Garston og Avonmouth.

m.s. *Stjerneborg* afg. San Francisco 5.3.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Sfax 28.2. til La Pallice.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Hull 2.3. til Danzig.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 25.2. til Oslo.
 s.s. *Svanholm* ank. Liverpool 4.3.
 s.s. *Svaava* afg. Aalborg forv. 9.3. til Aarhus.
 s.s. *Svend Pii* ank. Gdynia 25.2.
 s.s. *Søborg* pass. Finisterre 7.3.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Swansea 5.3. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Sydney N.S.W. 7.3.
 s.s. *Tanja* afg. Kotka 8.3.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Yokohama 1.3.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Tyne 8.3. til Helsingør.
 s.s. *Tekla* afg. Newport 16.2. til Malta.
 s.s. *Tennessee* afg. Gdynia 19.2. til Santos.
 m.s. *Thyra S.* afg. Alexandria 23.2. til Jaffa.
 m.s. *Tonking*, Berg, afg. Osaka til Kōhsichang 3.3. hjg.
 s.s. *Tonny*, Schröder, afg. Nykøbing F. 10.3. til Gdynia.
 s.s. *Tove* pass. Dungeness 23.2. p. R. t. Oporto.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Kbhvn. 27.2.
 s.s. *Transporter* pass. Hirthals 25.2. p. R. t. Odense.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Boston 9.3. til Æbeltoft.
 s.s. *Trondhjem* ank. Aalesund 8.3.
 s.s. *Tula* ank. Nørresundby 7.3.
 m.s. *Tunis* afg. Leixoes 5.3. til Gdynia.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, forv. til Santos 13.3.

U

s.s. *Uffe* afg. Antwerpen 23.2. til Alexandria.
 s.s. *Ulla* afg. Buenos Aires 5.3.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Pomaron 28.2.
 s.s. *Uranienborg* pass. Cape Race 7.3.

V

s.s. *Valborg* afg. Danzig 1.3.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Lemvig 6.3.
 s.s. *Venus* ank. Danzig 2.3.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Middlesboro' 3.3. til Kbhvn.
 s.s. *Viborg* afg. Garston 7.3.
 s.s. *Viola* ank. Alexandria 25.2.
 s.s. *Virginia* afg. New York 5.3. til Oslo.
 s.s. *Vitus Bering* afg. Avonmouth 28.2. til Christobal.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Fremantle 7.3.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Sete 1.3.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 2.3.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 8.3. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Gdynia 3.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
 Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

Kontor
 Nordre Toldbod
 København K.
 Telefoner Central
 4562 & 10562

anbefaler sig med
MOTORBAADE
 til Proviant, Stores, Færge samt
 Trosseføring, overalt i Havnen
 og paa Rheden.

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephones:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Købvn. K.
 Telefon: Central 13778.

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —
 Brasilien — Nordafrika — Italien —
 Spanien — Portugal — Frankrig —
 Belgien — Tyskland — Storbritannien —
 Island — Norge — Sverige — Danzig —
 Lolland — Lithauen — Estland —

GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

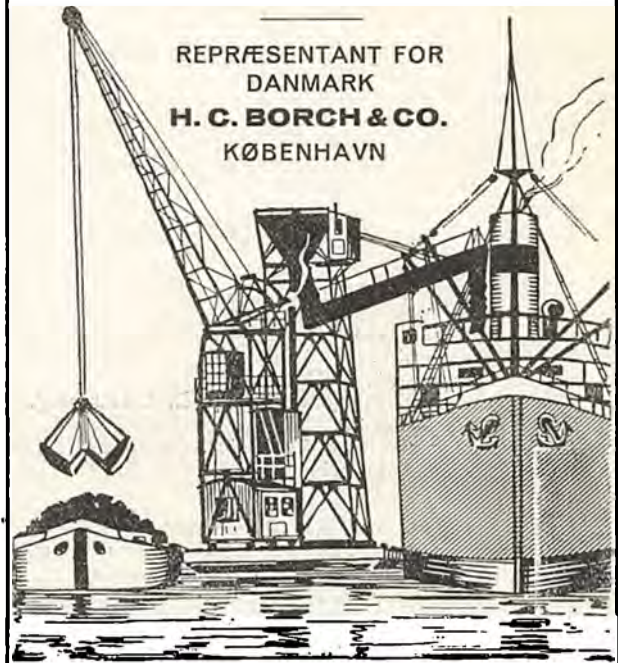
DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
 DANMARK
H. C. BORCH & CO.
 KØBENHAVN

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 9. Marts 1938.

Nr. 10.

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

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

I. Østersøen.

640. (T). Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag fundet. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 9/910. Berlin 1938.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 6/428 1938 meddeles, at Vraget af den *græske* Damp *Katharina Peppa* er fundet liggende sunket paa c. $54^{\circ} 51',7$ N. $14^{\circ} 21',7$ E., c. 1,5 Sm 355° fra *Adlergrund* Fyrskib. Vraget ligger i Retning N.—S. og Fokkemasten rager 8 til 10 m over Vandet. En Vraglystønde vil snarest blive udlagt som Afmærkning for Vraget.

(E. f. S. Nr. 6/428 1938.)

641. Sverige S.-Kyst. Torhamn. Fyr flyttet og omskærmet.

(U. f. s. Nr. 9/551. Stockholm 1938.)

Torhamn Fyr er flyttet c. 114 m i Retningen 225° ud paa Hovedet af E.-lige Bølgebryder. Samtidig er Lysvinklerne forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 2° til 11° . 3. Rødt i Pej. fra 18° til 45° .
2. Hvidt i — - 11° - 18° .

Iøvrigt uforandret.

c. $56^{\circ} 05',5$ N. $15^{\circ} 49',0$ E.

(E. f. S. Nr. 6/346 1938.)

642. (P). Sverige. Gotland E.-Kyst. Grötlingboudde. Lodsstation nedlægges.

(U. f. s. Nr. 9/550. Stockholm 1938.)

Den 1. Maj 1938 nedlægges *Grötlingboudde* Lodsstation paa $57^{\circ} 07',00$ N. $18^{\circ} 27',00$ E. permanent og afløses af *Ronehamn* Lodsstation. Lodsens gaar ombord i ankomende Skibe udfor det N.-lige Indløb. Lodsning fra Havnen bestilles paa Lodsstationen. Om Natten er der ikke Lodsudkig.

643. (T). Sverige. Gotland. Tingstäde. Radiostation midlertidig ude af Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 9/611. Stockholm 1938.)

Tingstäde Kystradiostation paa $57^{\circ} 43' 47''$ N. $18^{\circ} 35' 50''$ E. er midlertidig ude af Virksomhed for et Tidsrum af c. 3 Uger. I den Tid vil *Stuvsnäs* Radiostation besvare Opkaldelser til *Tingstäde*.

644. Sverige E.-Kyst. Arköleden. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 9/549. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Arkö yttre og inre. c. 58° 28' N. 16° 58' E.
(E. f. S. Nr. 5/298 1938.)
645. Sverige E.-Kyst. Norrköping—Arkö. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 9/548. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Trollholmshällan c. 58° 32' N. 16° 53' E. *Liss Lindö.*
(E. f. S. Nr. 5/299 1938.)
646. (T). Sverige. Indsejling til Nyköping. Duc d'Albe Fyr ødelagt.
(U. f. s. Nr. 9/547. Stockholm 1938.)
Duc d'Albe Fyret, *Östra Livuddén*, paa 58° 44',₂₆ N. 17° 06',₃₅ E. i Indsejlingsløbets N.-Side i den S.-lige Del af *Sjösafjärden* er ødelagt af Is.
647. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 9/546. Stockholm 1938.)
Lystønden *Stora Vindåsen* paa c. 59° 11' N. 18° 30' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 4/218 1938.)
648. Sverige. Stockholm Skærgaard. Stocksund Bro. Oplysning.
(U. f. s. Nr. 9/545. Stockholm 1938.)
Stocksund nye Bro paa 59° 22',₉₉ N. 18° 02',₆₇ E. har Sejlhøjden 12 m ved Højvande og Bredden 90 m. Den gamle Bro, Sejlhøjde 3,₅ m, bliver liggende foreløbig. Denne Bro er en Svingbro.
649. Finland. Bottnisko Bugt. Tiuranen—Kallio. Dybde i Løb. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 5/138. Helsingfors 1938.)
1. 1,₈ m Løbet fra *Tiuranen—Kallio* er uddybet til 2,₁ m ved Middelvandstand fra *Tiuranen* E. om *Montaja* og *Louetkari* til 65° 38' 50" N. 24° 53' 00" E.; herfra og til *Kallio* er Dybden 1,₈ m ved Middelvandstand. Afmærkningen er forandret som følger:
 2. Paa 65° 38' 38" N. 24° 51' 05" E. er udlagt en ny hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost.
 3. Paa 65° 37' 27" N. 24° 54' 14" E. er udlagt en ny hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 fra hinanden vendende, røde Koste.
 4. Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 65° 38' 43" N. 24° 51' 02" E. er flyttet til 65° 38' 41" N. 24° 51' 06" E.
 5. Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 65° 38' 43" N. 24° 53' 05" E. er flyttet til 65° 38' 45" N. 24° 52' 55" E.
 6. Følgende nye Baakelinier er oprettet:
 - a. *Montajan kietikko (övre)* paa 65° 37' 40" N. 24° 53' 31" E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt, lodret Felt i Midten.
Montajan kietikko (nedre) paa 65° 37' 36" N. 24° 53' 35" E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt, lodret Felt i Midten.
Baakerne er overet i Pejling c. 340°.
 - b. *Kantola (övre)* paa 65° 38' 22" N. 24° 54' 48" E. En paa Støtter staaende hvid, trekantet Tavle med Spidsen nedad.
Kantola (nedre) paa 65° 38' 19" N. 24° 54' 46" E. En paa Støtter staaende hvid, trekantet Tavle med Spidsen opad.
Baakerne er overet i Pejling c. 11°.
 - c. *Sikaluo* (övre) paa 65° 39' 38" N. 24° 53' 40" E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt, lodret Felt i Midten.
Pappilunniemi (nedre) paa 65° 38' 46" N. 24° 54' 00" E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt, lodret Felt i Midten.
Baakerne er overet i Pejling c. 353°.
 - d. *Rajaletto (övre)* paa 65° 39' 55" N. 24° 50' 52" E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt, lodret Felt i Midten.

Rajalletto (nedre) paa $65^{\circ} 39' 32''$ N. $24^{\circ} 51' 40''$ E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt, lodret Felt i Midten.

Baakerne er overet i Pejling c. 321° .

e. *Pappila (övre)* paa $65^{\circ} 38' 59''$ N. $24^{\circ} 54' 10''$ E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt, lodret Felt i Midten.

Pappila (nedre) paa $65^{\circ} 38' 56''$ N. $24^{\circ} 53' 52''$ E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt, lodret Felt i Midten.

Baakerne er overet i Pejling c. 73° .

f. *Kallio (övre)* paa $65^{\circ} 38' 33''$ N. $24^{\circ} 50' 10''$ E. En rød Skorsten.

Kallio (nedre) paa $65^{\circ} 38' 35''$ N. $24^{\circ} 50' 21''$ E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt lodret Felt i Midten.

Skorstenen og Baaken er overet i Pejling c. 260° .

g. *Maksniemi (övre)* paa $65^{\circ} 39' 29''$ N. $24^{\circ} 48' 09''$ E. Hvid, firkantet Tavle med et rødt, lodret Felt i Midten.

Pappilanletto (nedre) paa $65^{\circ} 38' 55''$ N. $24^{\circ} 49' 58''$ E. En paa en Stenvarde staaende hvid, firkantet Tavle med et rødt, lodret Felt i Midten.

Baakerne er overet i Pejling c. 308° .

650. Finland. Bottniske Bugt. Kattilankalla—Oulu. Nyt Løb. Ny Afmærkning.

(U. f. s. Nr. 6/170. Helsingfors 1938.)

Fra det almindelige 7 m Løb N. om *Haikuo* til *Oulu* er der fra $65^{\circ} 07' 26''$ N. $24^{\circ} 48' 13''$ E. aabnet et nyt 7 m Løb i NE.-lig Retning til $65^{\circ} 08' 26''$ N. $24^{\circ} 52' 33''$ E., derfra i E.-lig Retning til i Nærheden af *Kattilankalla* og derfra S. om *Kattilankalla*, *Hankikari* og *Löyhä* forbi *Pensaskari* til 7 m Løbet til *Oulu*. Ved Foraarsudlægningen 1938 afmærkes Løbet som følger:

a. Røde Spirtønder med 1 opadvendt Kost paa $65^{\circ} 08' 13''$ N. $24^{\circ} 51' 06''$ E., $65^{\circ} 08' 30''$ N. $24^{\circ} 52' 33''$ E., $65^{\circ} 08' 28''$ N. $24^{\circ} 55' 42''$ E., $65^{\circ} 08' 03''$ N. $24^{\circ} 59' 24''$ E., $65^{\circ} 07' 51''$ N. $25^{\circ} 00' 06''$ E., $65^{\circ} 07' 14''$ N. $25^{\circ} 02' 43''$ E. og paa $65^{\circ} 06' 44''$ N. $25^{\circ} 05' 09''$ E.

b. Hvide Spirtønder med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa $65^{\circ} 07' 34''$ N. $24^{\circ} 50' 14''$ E., $65^{\circ} 08' 01''$ N. $24^{\circ} 51' 04''$ E., $65^{\circ} 08' 14''$ N. $24^{\circ} 52' 30''$ E., $65^{\circ} 08' 23''$ N. $24^{\circ} 53' 26''$ E., $65^{\circ} 08' 13''$ N. $24^{\circ} 56' 57''$ E., $65^{\circ} 08' 06''$ N. $24^{\circ} 57' 41''$ E., $65^{\circ} 07' 14''$ N. $25^{\circ} 00' 57''$ E. og paa $65^{\circ} 06' 19''$ N. $25^{\circ} 05' 49''$ E.

c. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 mod hinanden vendende, sorte Koste paa $65^{\circ} 08' 26''$ N. $24^{\circ} 58' 40''$ E.

651. Finland. Bottniske Bugt. Marjaniemi—Oulu. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 6/169. Helsingfors 1938.)

Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa $65^{\circ} 04' 01''$ N. $25^{\circ} 01' 52''$ E. er flyttet til $65^{\circ} 03' 55''$ N. $25^{\circ} 02' 28''$ E.

652. Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.

(Telegram fra Lodskontoret i Vasa.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Valsöarne c. $63^{\circ} 25'$ N. $21^{\circ} 04'$ E. *Norrskär* c. $63^{\circ} 14'$ N. $20^{\circ} 36'$ E. *Strömmingsbådan* c. $62^{\circ} 59'$ N. $20^{\circ} 45'$ E.

(E. f. S. Nr. 5/300 1938.)

653. Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lodskontoret i Mariehamn.)

Fyrskibet *Storbrotten* paa c. $60^{\circ} 25'$ N. $19^{\circ} 13'$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 9/639 1938.)

654. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Lotouri. Fyr flyttet.

(U. f. s. Nr. 5/132. Helsingfors 1938.)

Pladsen for *Lotouri* Fyr er $60^{\circ} 26' 22''$ N. $27^{\circ} 26' 50''$ E. Fyret lyser som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. 67° til c. 82° . | 4. Grønt i Pejl. fra c. 140° til c. 184° . |
| 2. Hvidt i — - c. 82° - c. 88° . | 5. Hvidt i — - c. 184° - c. 262° . |
| 3. Rødt i — - c. 88° - c. 140° . | 6. Rødt i — - c. 262° - c. 274° . |
- Iøvrigt er Fyret uforandret.

655. Finland. Finske Bugt. Uuras. Vaahtola. Baakelinie nedlagt.
(U. f. s. Nr. 6/167. Helsingfors 1938.)
Vaahtola Baake paa $60^{\circ} 31' 51''$ N. $28^{\circ} 40' 55''$ E. og Baaken paa Broen paa $60^{\circ} 32' 02''$ N. $28^{\circ} 40' 44''$ E. er permanent nedlagt.
656. Finland. Finske Bugt. Uuras. Spirtønde permanent inddraget.
(U. f. s. Nr. 6/166. Helsingfors 1938.)
Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa $60^{\circ} 32' 37''$ N. $28^{\circ} 40' 07''$ E. er permanent inddraget.
(Kort Nr. 277.)
657. Finland. Finske Bugt. Uuras. Kirkkosalmi. Oplysning om Dybde. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 6/165. Helsingfors 1938.)
Dybden i 4,3 m Løbet gennem *Kirkkosalmi* er nu kun 2,4 m ved Middelvandstand. Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa $60^{\circ} 33' 22''$ N. $28^{\circ} 40' 16''$ E. og den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa $60^{\circ} 33' 19''$ N. $28^{\circ} 40' 18''$ E. er permanent inddraget.
658. Finland. Finske Bugt. Viipuri Havneomraade. Spirtønde permanent inddraget.
(U. f. s. Nr. 6/164. Helsingfors 1938.)
Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa $60^{\circ} 41' 52''$ N. $28^{\circ} 45' 27''$ E. er permanent inddraget.
659. Estland. Finske Bugt. Ihasalunia (Igossal) Fyr. Navn forandret.
(N. f. S. Nr. 8/754. Berlin 1938.)
Navnet paa Fyret paa c. $59^{\circ} 32',5$ N. $25^{\circ} 08',6$ E. er forandret til *Ihasalu*.
(Kort Nr. 276.)
660. Estland. Finske Bugt. Suurup (Surop). Baglyr forandret.
(N. f. S. Nr. 8/755. Berlin 1938.)
Fyret paa c. $59^{\circ} 27',8$ N. $24^{\circ} 22',8$ E. er forandret saaledes: Flammens Højde til 61 m og Synsvidden til $20,5$ Sm.
(Kort Nr. 268 og 276.)
661. (P). Litauen. Radiofyrgruppe oprettes.
(N. f. S. Nr. 8/756. Berlin 1938.)
En Radiofyrgruppe med Radiofrekvens: 297 kc/s (1008 m) og Rækkevidden: 50 Sm vil blive oprettet som følger:
a. *Nidden* paa c. $55^{\circ} 19'$ N. $20^{\circ} 59'$ E. i Løbet af April 1938.
b. *Memel* paa c. $55^{\circ} 42'$ N. $21^{\circ} 07'$ E. i nærmeste Fremtid.
c. *Svent* (*Sventoji*) paa c. $56^{\circ} 04',5$ N. $21^{\circ} 04',5$ E. i Løbet af 1938.
(Kort Nr. 269.)
662. Polen. Danzig Bugt. Gdynia Yderred. Grænser for Ankerplads.
(A. a. N. Nr. V/69. Warszawa 1938.)
Paa Yderreden er Ankring kun tilladt paa et Omraade, der er begrænset af følgende Linier:
a. Mod Nord af Breddeparallellellens gennem Lys- og Klokketønden *GD—K* paa c. $54^{\circ} 32',2$ N. $18^{\circ} 36',3$ E.
b. Mod Syd af Breddeparallellellens $54^{\circ} 31' 02''$ N.
c. Mod Øst af Meridianen gennem ovennævnte Lys- og Klokketønde.
d. Mod Vest af Inderredens Bølgebryder.

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

663. (P). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. E.-lige Indløb til Marstal. Afmærkning forandres.

I sidste Halvdel af Marts d. A. forandres Afmærkningen ved E.-lige Indløb til *Marstal*, som følger:

1. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Meyersgrund* eller *Venegrund S.*, paa $54^{\circ} 52' (28'') \text{ N. } 10^{\circ} 33' (30'') \text{ E.}$ flyttes til $54^{\circ} 52' (26'') \text{ N. } 10^{\circ} 33' (32'') \text{ E.}$

2. De 4 røde Stager paa N.-Siden af Renden (den E.-ligste paa $54^{\circ} 52' (27'') \text{ N. } 10^{\circ} 33' (43'') \text{ E.}$) inddrages permanent.

3. Den hvide Stage med 1 Halmvisk, *Mandensgrund*, paa $54^{\circ} 52' (13'') \text{ N. } 10^{\circ} 33' (16'') \text{ E.}$ flyttes til $54^{\circ} 52' (22'') \text{ N. } 10^{\circ} 33' (18'') \text{ E.}$

4. Den hvide Stage med 1 Halmvisk, *Hoffengrund N.*, paa $54^{\circ} 52' (10'') \text{ N. } 10^{\circ} 32' (12'') \text{ E.}$ flyttes til $54^{\circ} 52' (13'') \text{ N. } 10^{\circ} 32' (28'') \text{ E.}$

5. De 4 hvide Stager paa S.-Siden af Renden (den E.-ligste paa $54^{\circ} 52' (28'') \text{ N. } 10^{\circ} 34' (03'') \text{ E.}$) inddrages permanent.

6. 4 hvide Stager, der er sortmalede paa underste Halvdel, udlægges ved Rendens S.-Side paa henholdsvis $54^{\circ} 52' (10'') \text{ N. } 10^{\circ} 32' (05'') \text{ E.}$, $54^{\circ} 52' (17'') \text{ N. } 10^{\circ} 32' (53'') \text{ E.}$, $54^{\circ} 52' (26'') \text{ N. } 10^{\circ} 33' (42'') \text{ E.}$ og $54^{\circ} 52' (28'') \text{ E. } 10^{\circ} 34' (06'') \text{ E.}$

(E. f. S. Nr. 9/459 1934. Kort Nr. 297. Danske Lods, Side 571. Havnelods, Side 138. Sømn.-Fort. Side 85.)

664. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning med Gevær, Rekylggevær og Maskingevær den 17. og 18. Marts d. A.

Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/33 1938.

Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. $55^{\circ} 10'_{,0} \text{ N. } 9^{\circ} 38'_{,8} \text{ E.}$

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

665. Danmark. Isefjord. Hundested. Lodsudkigshus fjernet.

Lodsudkigshuset ved *Hundested* Havn er fjernet.

Hundested Havn: c. $55^{\circ} 58' \text{ N. } 11^{\circ} 51' \text{ E.}$

666. (T). Sverige. Kattegat. Fladen Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 9/610. Stockholm 1938.)

Lys- og Fløjtetønden *Fladen* paa c. $57^{\circ} 10' \text{ N. } 11^{\circ} 42' \text{ E.}$ er fra den 8. Marts til den 10. April d. A. midlertidig ombyttet med en almindelig Lystønde med samme Fyrkarakter.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

667. Nordsøen. Borkumriff Fyrskib NW. Vrag forgæves eftersøgt.

(N. f. S. Nr. 9/853. Berlin 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 8/528 1938 meddeles, at det deri omtalte Vrag, der rapporteredes sunket c. 2 à 3 Sm NW. for Fyrskibet *Borkumriff*, er forgæves eftersøgt. Da Dybden paa det omtalte Sted er c. 28 m, antages det ikke, at Vraget af den lille Dam per er farligt for Sejladsen.

Borkumriff Fyrskib: c. $53^{\circ} 46' \text{ N. } 6^{\circ} 04' \text{ E.}$

(E. f. S. Nr. 8/528 1938.)

668. (P). Danmark. Graadyb Fyrskib. Fyrkarakter forandres.
I Løbet af Foraaret vil Fyrkarakteren for *Graadyb* Fyrskib paa c. 55° 20' N. 8° 05' E. blive ændret fra vekslende hvidt og rødt Gruppe-Blink til hvidt Gruppe-Blink, 3 Blink hver 1^m, Blink 5^s, Mørke 2^s, Blink 5^s, Mørke 2^s, Blink 2^s, Mørke 44^s. Samtidig forøges Lysevnen fra 18 Sm til 19,5 Sm.
Nærmere Meddelelse om Tidspunktet vil senere fremkomme.
(Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Løds, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 1.)
669. Holland. Zeegat van Terschelling. Noordvaarder. Baake opført. Oosterend^a Stormvarselsmast flyttet.
(B. a. Z. Nr. 47/494. 's-Gravenhage 1938.)
1. En Baake ved Navn *Zuidkaap* bestaaende af en 5 m høj Stang med sort, fir-kantet Topbetegnelse er opført paa 53° 31' 46" N. 5° 09' 06" E. ved *Noordvaarder*.
2. Stormvarselsmasten NE. for *Oosterend* er flyttet til 53° 25' 27" N. 5° 23' 44" E.
(Kort Nr. 264.)
670. Holland. Zeegat van Vlissingen og Zierikzee. Lystønder flyttet.
(B. a. Z. Nr. 49/517. 's-Gravenhage 1938.)
a. *West-Banvaard* sorte Lystønde er flyttet til 51° 40' 44" N. 3° 27' 05" E.
b. *Zuid-Banvaard* rød- og sort, vandret sribede Lys- og Fløjtetønde er flyttet til 51° 39' 08" N. 3° 24' 24" E.
(Kort Nr. 264.)
671. England. Medway Floden. Burntwick Island. Radiomaster nedlagt.
(N. t. M. Nr. 408. London 1938.)
De 2 Radiomaster paa 51° 25' (10") N. 0° 41' (20") E. er permanent nedlagt.
672. England. Filey Brig. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 12. Trinity House, London 1938.)
Klokketønden *Filey Brig* paa c. 54° 13' N. 0° 14' W. er ombyttet med en sort Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s.
(E. f. S. Nr. 2/110 1938.)
673. Skotland. Eyemouth. Ledefyr forandret.
(N. t. M. Nr. 398. London 1938.)
Ledefyrene paa Pierhovedet paa c. 55° 52' N. 2° 05' W. er forandret fra at vise rødt og hvidt, fast Lys til at vise grønt, fast Lys. Forfyret: Flammens Højde: 7,3 m. Jernpæl. Bagfyret: Flammens Højde: 11 m. Skorsten paa et Hus.
674. Skotland. Forth Floden. Lystønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 427. London 1938.)
Den sorte Lystønde med rødt Et-Blink, som midlertidig har været udlagt paa c. 56° 00' N. 3° 25' W., er inddraget.
(E. f. S. Nr. 4/247 1938.)

(Se Tillæg.)

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

675. (T). Frankrig. Loire Maritime. Passe de Donges Amont. Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. 8/549. Paris 1938.)
a. I *Paimbœuf* Fyr paa c. 47° 17',4 N. 2° 02',0 W. er indlagt en grøn Lysvinkel i Pejlinger fra 74° til 123°. Den grønne Vinkel angiver S.-Grænsen for Løbet mellem *Donges* og *Paimbœuf*.

b. Den sorte Baadtønde *Donges-Est*, paa c. $47^{\circ} 18',_3$ N. $2^{\circ} 03',_8$ W. er midlertidig ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys.

c. Den røde Tønde, *Banc des Brillantes Amont No. 8* paa $47^{\circ} 17',_7$ N. $2^{\circ} 02',_8$ W., der viste grønt, fast Lys er midlertidig ombyttet med en rød Baadtønde.

676. (T). Frankrig. Saint-Malo Red. Baake forsvundet.

(A. a. N. Nr. 8/546. Paris 1938.)

Baaken *La Pierre à la Vache* paa c. $48^{\circ} 39',_9$ N. $2^{\circ} 05',_1$ W. er forsvundet.

677. (T). Frankrig. Saint-Briac Anduvning. Baake forsvundet.

(A. a. N. Nr. 8/547. Paris 1938.)

Baaken *Les Perronias* paa c. $48^{\circ} 37',_7$ N. $2^{\circ} 09',_5$ W. er forsvundet.

678. Frankrig. Les Roches Douvres. Radiofyr atter i Virksomhed.

(A. a. N. Nr. 8/548. Paris 1938.)

Les Roches Douvres Radiofyr paa c. $49^{\circ} 06'$ N. $2^{\circ} 49'$ W. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 6/375 1938.)

679. Frankrig. Plateau de Barnonic. Roche Gautier Fyr atter tændt.

(A. a. N. Nr. 8/552. Paris 1938.)

Roche Gautier Fyr paa c. $49^{\circ} 01'$ N. $2^{\circ} 49'$ W. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 6/376 1938.)

680. Frankrig. Ouessant. Lystønde genudlagt.

(A. a. N. Nr. 8/550. Paris 1938.)

Lystønden *La basse Callet* paa c. $48^{\circ} 29',_5$ N. $5^{\circ} 08',_7$ W. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 52/4042 1937.)

681. England W.-Kyst. Bristol Channel. Cardiff Roads. Grænser for Losseplads
(N. t. M. Nr. 399. London 1938.)

Den nye Losseplads er begrænset af nedennævnte Linier: En Linie fra *Cardiff Spit* hvid- og rødternede Tønde 1,9 Sm i Retning 12° til *East Cardiff*, derfra 1,2 Sm i Retning 221° til *Hook* Tønde, derfra i Retning 158° til *Cardiff Spit* Tønde.

Lossepladsen c. 2 Sm 324° fra *Cardiff Spit* Tønde er ikke længere i Brug.
Rød- og hvidternet Tønde *Cardiff Spit*: c. $51^{\circ} 25\frac{1}{2}'$ N. $3^{\circ} 06\frac{1}{2}'$ W.

682. England W.-Kyst. Bristol Channel. Helwick Fyrskib forandret.

(N. t. M. Nr. 13. Trinity House, London 1938.)

Helwick Fyrskib paa c. $51^{\circ} 30'$ N. $4^{\circ} 25'$ W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 30^s , Blink 2^s , Mørke 28^s . Samtidig er Fyrets Lysevne blevet betydeligt forøget. — Iøvrigt uforandret.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

683. Spanien S.-Kyst. Cadiz. Lystønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 413. London 1938.)

Lystønden, der viste grønt, fast Lys, tæt E. for *La Palma Bank* paa $36^{\circ} 31'$ ($20''$) N. $6^{\circ} 16'$ ($00''$) W., er permanent inddraget.

684. (P). Afrika W.-Kyst. Senegal. Saint Louis. Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 8/575. Paris 1938.)

Omkring den 20. Marts d. A. forandres Fyret paa Regeringsbygningen paa c. $16^{\circ} 01',_5$ N. $16^{\circ} 30',_1$ W. fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 12^s , Lys 6^s , Mørke 2^s , Lys 2^s , Mørke 2^s . Synsvidde: 10 Sm.

685. Afrika W.-Kyst. Elfenbenskysten. Grand Bassam. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 390. London 1938.)
Fyret paa c. 5° 11' N. 3° 43' W. paa Hovedet af Pieren c. 1 Sm S. for Hovedfyret er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt, fast Lys.

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

686. Colombia NW.-Kyst. Rosario Banks SW. Grund.
(N. t. M. Nr. 7/425. Washington 1938.)
En Grund med en mindste Dybde af 4,1 m rapporteres at ligge paa 10° 04' 30" N. 75° 52' 10" W.
687. Jamaica. Portland Bugt Anduvning. Grund.
(N. t. M. Nr. 425. London 1938.)
En Grund med 8,2 m Vand ligger paa c. 17° 40' N. 77° 05' W., 6,4 Sm 132° fra *Portland Ridge* Gruppe-Blinkfyr.
688. Grand Cayman. George Town. Fyrbelysning forandret.
(N. t. M. Nr. 426. London 1938.)
1. Et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 2^s, er tændt paa c. 19° 18' N. 81° 24' W., 0,07 Sm 8° fra *George Town* Kirke. Flammens Højde: 7,6 m. Hvidt Taarn paa sort Fundament.
2. Det hvide, faste Fyr, c. 0,1 Sm S. for *George Town* Kirke, er permanent nedlagt.
689. Mexico W.-Kyst. Punta Galera Fyr. Oplysning.
(N. t. M. Nr. 7/432. Washington 1938.)
Det rapporteres, at *Punta Galera* Fyr paa 15° 57' (45") N. 97° 41' (30") W. den 24. Januar d. A. viste hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 3^s. Synsvidde: c. 17 Sm.
Fyrets nøjagtige Plads kendes ikke.
690. Mexiko W.-Kyst. Manzanilla Bugt. Grund.
(N. t. M. Nr. 397. London 1938.)
En Grund med 5,5 m Vand er rapporteret at ligge paa c. 19° 05' N. 104° 23' W., 1,3 Sm 75° fra S.-Spidsen af *Punta de Juluapan*.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

691. (T). Spanien. Cartagena og Valencia. Miner. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 8/773. Berlin 1938.)
Udfor *Cartagena* paa c. 37° 35' N. 0° 59' W. og udfor *Valencia* paa c. 39° 27' N. 0° 19' W. er udlagt Miner.
692. (T). Frankrig. Planier Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 8/553. Paris 1938.)
Planier Radiofyr paa c. 43° 12' N. 5° 14' E. er for Tiden ude af Virksomhed.
693. (T). Sardinien. Golfo di Oristano. Scoglio Il Catalano Fyr midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 9/19. Genua 1938.)
Il Catalano Fyr paa c. 39° 53' N. 8° 17' E. er for Tiden slukket.

694. Sardinien. Isola Rossa (Bosa). Fyr atter normalt.
(A. a. N. Nr. 9/20. Genua 1938.)
Fyret paa S.-Enden af *Isola Rossa* paa c. 40° 17' N. 8° 29' E. lyser atter med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 9/616 1938.)
695. (T). Sardinien. Terranova Pausania. Isolotto Bocca. Taagesignal midlertidig forandret.
(A. a. N. Nr. 8/6. Genua 1938.)
Taagesignalet med Nautofon ved *Isolotto Bocca* Fyr paa c. 40° 55' N. 9° 34' E. er for Tiden ude af Virksomhed og erstattet med Signal med Klokke.
696. (P). Italien S.-Kyst. Capo Trionto Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 9/18. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Capo Trionto* Fyr paa c. 39° 37' N. 16° 46' E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 7^s.
697. (P). Italien S.-Kyst. Golfo di Taranto. Torre dell'Ovo Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 9/17. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Torre dell'Ovo* Fyr paa c. 40° 18' N. 17° 30' E. til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.
698. (P). Italien S.-Kyst. Golfo di Taranto. Ugento Grund. Lystonde forandres.
(A. a. N. Nr. 9/16. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Lystønden paa c. 39° 50' N. 18° 09' E., ved S.-Kanten af *Ugento* Grund, til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s.
699. (P). Italien E.-Kyst. Otranto Red. Punta Craul Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 9/15. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Punta Craul* Fyr paa c. 40° 09' N. 18° 30' E. til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,6^s, Mørke 1,6^s, Blink 0,5^s, Mørke 10,5^s.
700. (P). Italien E.-Kyst. Brindisi. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 9/12 og 9/13. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres nedennævnte Fyr, som følger:
1. Fyret paa Hovedet af Bølgebryderen S. for *Castello a Mare* forandres til at vise grønt Et-Blink hver 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 1^s.
2. Fyret paa Hovedet af Bølgebryderen, som strækker sig ud fra *Costa Morena*, forandres til at vise rødt Et-Blink hver 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 1^s.
c. 40° 39' N. 17° 58' E.
701. Italien E.-Kyst. Brindisi. Luftfyr tændt.
(A. a. N. Nr. 8/12. Genua 1938.)
Paa *Castello a mare's* Terrasse er tændt et Luftfyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s, Blink 0,3^s, Mørke 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 9,8^s. Flammens Højde: 40 m. Synsvidde: 18 Sm. En 18 m høj, pyramideformet Tremmeværksbaake.
c. 40° 40' N. 17° 58' E.
702. (P). Italien E.-Kyst. Rodi Garganico. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 9/11. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Rodi Garganico* Fyr paa c. 41° 56' N. 15° 53' E. til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.

703. (P). Italien E.-Kyst. Isola Pianosa. Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 9/10. Genua 1938.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Isola Pianosa* Fyr paa c. $42^{\circ} 13' N.$ $15^{\circ} 45' E.$ til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 7^s .

704. Italien E.-Kyst. Rimini. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 9/33. Genua 1938.)

Nedennævnte Fyr er forandret, som følger:

1. Fyret paa Yderenden af E.-Molen er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$.

2. Fyret paa Yderenden af W.-lige Pæleværk er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$.
c. $44^{\circ} 04' N.$ $12^{\circ} 35' E.$

705. Italien. Adriaterhavet. Quarnaro. Punta Ubas. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 9/33. Genua 1938.)

Punta Ubas Fyr paa c. $44^{\circ} 57' N.$ $14^{\circ} 04' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s , Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $10,5^s$.

706. Jugoslavien. Scoglio Cavallo (Konj). Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 8/12. Genua 1938.)

Paa Skæret *Cavallo* paa c. $44^{\circ} 25' N.$ $15^{\circ} 13' E.$ er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 7^s , Blink $0,3^s$, Mørke 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke $4,1^s$. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 11 Sm.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**707. Afrika S.-Kyst. Algoa Bugt. Dispatch Rock eller Roman Rock. Lys- og Klokketønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 415. London 1938.)

E. f. S. Nr. 49/3836 1937 annulleres og erstattes med følgende: En Lys- og Klokketønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , er udlagt paa c. $33^{\circ} 59' S.$ $25^{\circ} 42' E.$, $1,27$ Sm 56° fra *Roman Rock* Forbaake.

Skibene skal holde sig E. for Tønden.

708. Ceylon SW.-Kyst. Galle Harbour. Tonde flyttet.

(N. t. M. Nr. 391. London 1938.)

Tønden paa c. $6^{\circ} 01' N.$ $80^{\circ} 14' E.$ er flyttet $0,05$ Sm S.-efter til $0,3$ Sm 272° fra det hvide Taarn paa *Watering Point*.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**709. Sunda Øerne. Celebes E.-Kyst. Tomiui Bugt. Pondindilisa. Kystrev udvidet. Baake forsvundet.**

(B. a. Z. Nr. 45/480. 's-Gravenhage 1938.)

a. Kystrevet ved Landtungen SE. for *Ty. Pondindilisa* paa $0^{\circ} 56' 00'' S.$ $120^{\circ} 26' 05'' E.$ har udvidet sig.

b. Stangbaaken paa Revet paa $0^{\circ} 55' 30'' S.$ $120^{\circ} 26' 40'' E.$ er forsvundet.

710. Sunda Øerne. Molukske Øhav. Halmahera W.-Kyst. Loloda Bugt. Vandfald.
(B. a. Z. Nr. 45/481. 's-Gravenhage 1938.)
Paa E.-Kysten af *Kahatola* i *Loloda* Bugt paa c. $1^{\circ} 47',7$ N. $127^{\circ} 31',8$ E. findes 2 Vandfald, der er velegnede til Vandfyldning.
711. Siam Bugt. Ko Chuen S. Skær.
(N. t. M. Nr. 416. London 1938.)
Et Skær med 16 m Vand findes paa c. $12^{\circ} 25'$ N. $100^{\circ} 56'$ E., $3,0$ Sm 197° fra *Hin Chalan*.
712. Australien. New South Wales. Sydney Harbour. Havnebestemmelser.
(N. t. M. Nr. 407. London 1933.)
I *Sydney Harbour* paa c. $33^{\circ} 51'$ S. $151^{\circ} 15'$ E. gælder følgende Bestemmelser for Maksimumsfart for Skibe:
a. 6 Knob mellem en Linie fra *Balls Head* til *Ballast Point* og Meridianen gennem *Fort Denison* Taarn.
b. 8 Knob mellem sidstnævnte Meridian og en Linie fra *Bradley Head* til *Hermit Point*.
c. 12 Knob mellem sidstnævnte Linie og en Linie fra *Inner North Head* til *Inner South Head*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korte eller Bogs Nr.**
- England:*
- R 2219 England. — Western approaches to the Solent.
R 1346 England. — Firth of Solway.
R 2222 Mexico. — Guaymas harbour.
R 2840 North America. — Haro and Rosario straits.
† 3447 Moresby passage with approaches.
- Tyskland:*
- N D. 84 Die Westfriesischen Inseln.
R D. 5 Die Weser von Bremerhaven bis Elsfleth.

Tillæg.

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

713. (P). Danmark. Store-Bælt. Langelands Bælt. Albuen NNW. Lystønde udlægges.
Omkring den 1. April d. A. udlægges NNW. for *Albuen* paa c. $54^{\circ} 51',9$ N. $10^{\circ} 56',5$ E. i c. 10 m Vand en hvid Lystønde, *Hvidegrund*, mærket „*HV—GR*“. Fyrkarakteren bliver hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s , Blink c. $\frac{1}{3}^s$, Mørke c. $\frac{2}{3}^s$, Blink c. $\frac{1}{3}^s$, Mørke c. $3\frac{2}{3}^s$. Ombyttes, naar Is gør det nødvendigt med en hvid Spirtønde.
(Kort Nr. 296, 221, 299, 298, 279 og 280. Danske Løds, Side 332 og 337. Fyr-Fort. Nr. 360 A. Som.-Fort. Side 49, Nr. 6 a.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

714. (P). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Æbelø NW. Lystønde udlægges. Omkring den 1. April d. A. udlægges tæt N. for den hvide Stumpstønde med 1 nedadventt Kost, *Æbelø NW.-Rev*, i c. 10 m Vand en hvid Lystønde mærket „*Æbelø*“. Nøjagtig Plads vil senere blive opgivet. Fyrkarakteren bliver rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s, Blink c. 1/3^s, Mørke c. 2/3^s, Blink c. 1/3^s, Mørke c. 3 2/3^s. Inddrages, naar Is gør det nødvendigt, uden at erstattes med Vintersømærke.
Æbelø NW.-Rev Sømærke: 55° 39' 33" N. 10° 09' 35" E.
 (Kort Nr. 304, 227, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 179. Fyr-For. Nr. 171 A. Søm.-Fort., Side 34, Nr. 13 a.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

715. (T). Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket. Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. 56° 43' N. 8° 10' E. er for Tiden slukket. Den vil atter blive tændt, saasnart Omstændighederne tillader det.
716. (T). Belgien. Wandelaar Fyrskib. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed. (Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 7. Marts 1938.) Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Wandelaar* paa c. 51° 23' N. 3° 00' E. er for Tiden ude af Virksomhed.


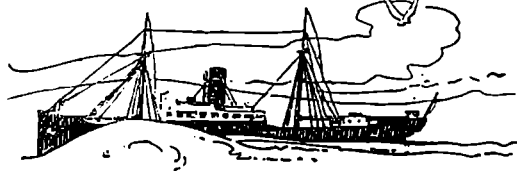
DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
NÆKSKOV
SKIBSVÆRFT


★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER
★

FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.






**FUEL & DIESEL
OIL**

BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time



St. Annæ Plads 5. København K
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

 **DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI** 

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

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

DAMP-DYNAMOER
med Dampmaskiner System »Hindley«
fra
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Indslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG»

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.
ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON»

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

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

NØRRESUNDBY

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime»

LLOYD'S AGENT

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS»

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 - Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

RUDKØBING

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1878
Aarhus

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

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS
statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“
Telefoner: 169 - 173

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND»

SAXKJØBING

HOLGER KRISTIANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING
SAXKJØBING

DANMARK
TELEFON Nr. 184 & 802

TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

SKIVE

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

TELEFON
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
„MÆGLEREN“

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 11

TORS DAG 17. MARTS 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DE SIDSTE UDBYTTET OG FRAGTRATETALLET

Det statistiske Departements Beregning af Fragtratetallet for Februar viser, at Tallet er 130 mod 137 i Januar, altsaa en Tilbagegang paa 7 Points. Basis for Beregningen er som tidligere meddelt nu Aaret 1935, hvorefter Tallene for det sidste Aar vilde have været:

Februar	1937	.....	135
Marts	—	.....	141
April	—	.....	150
Maj	—	.....	162
Juni	—	.....	168
Juli	..	.....	172
August	—	.....	176
September	—	.....	180
Oktober	—	.....	173
November	—	.....	153
December	—	.....	140
Januar	1938	.....	137
Februar	—	.....	130

Man ser altsaa en stadig og sikker Nedgang. Vi er allerede nu under Tallet ved samme Tid ifjor — og det ser jo ud, som det skal blive en fortsat nedad-gaaende Kurve. Alligevel tales der stadig om, at det er straalende Tider for Erhvervet. Men mon Folk ikke efterhaanden vil forstaa, at den Slags Udtalelser ikke svarer til Virkeligheden. Fragtratetallet siger selv mere end mange Ord: De gode Tider er forbi!

Det er rigtigt nok, at der i Aar udbetales store Udbyttter, men det er første Gang siden 1929. Ydermere maa det tages i Betragtning, at det er det første Aar, efter syv elendige, hvori der for mange Selskabs Vedkommende overhovedet ikke var Tale om Udbetaling af Udbytte, hvori der maaske fandt Kapitalnedskrivninger Sted, og hvori de daarlige Tider manifesterede sig stærkere og stærkere i de minimale Udbyttter, hvis saadanne overhovedet gaves. Det kan i denne Forbindelse have sin Interesse at citere, hvad »Ekstrabladet« skriver under Overskriften »Udbyttter«, Ord som vi kan underskrive, og som man fra Myndighedernes og andre Interesseredes Side gør vel i at lægge Mærke til:

»De Udbyttter, som flere af vore Rederier har kunnet deklare i Aar, giver maaske mange Folk det Indtryk, at det maa være meget lukrativt at være Aktionær i et Dampskibsselskab. Undersøger man imidlertid Rederi-Udbyttterne for en længere Aarrække, viser det sig, at Dampskibsaktionærerne som oftest kun faar en ret beskedent Rente af deres Kapital.

Seks af vore kendte Dampskibsselskaber har saaledes givet følgende Gennemsnitsudbytte for Tiaarsperioden 1928—37:

D. F. D. S.	.....	3,7 pCt.
Norden	.....	7,2 -
Dannebrog	.....	4,8 -
Myren	.....	4,5 -
Progress	.....	3,3 -
Dansk-Fransk	.....	3,9 -

Man vil heraf se, at Gennemsnitsdividenden — naar man lige undtager Dampskibsselskabet Norden — bevæger sig fra 3,3 til 4,8 pCt., hvilket ikke engang sva-

rer til den Forrentning, som første Klasses Kreditfor-eningsobligationer giver.

Der er derfor ingen Grund til at misunde Aktionærerne i vore Dampskibsselskaber, at de for det for-løbne Driftsaar faar et Udbytte af deres Aktier, som er ud over det sædvanlige. Hvis man vil have Folk til at anbringe deres Penge i et Erhverv som Skibsfarten, der i saa høj Grad er afhængig af Konjunk-turerne, maa man ogsaa give dem Adgang til engang imellem at tage en Gevinst hjem.

SITUATIONEN OG UDVIKLINGEN

De sidste Dages spændende og overraskende Begi-venheder skal selvfølgelig ikke virke fremmede paa det internationale Samarbejde, der er saa uom-gængeligt nødvendigt, hvis Handel og Skibsfart skal kunne trives. Det hele er saa unormalt, alt tegner sig uroligt for den nærmeste Fremtid og desværre er det vel ikke saadan, at det er forbi med Overraskel-serne endnu. Skibsfarten er og bliver det mest inter-nationale Erhverv, der findes, og for den kan de nu-værende Tingenes Tilstand kun betegnes som yderst beklagelige. Vi maa have det internationale Sam-arbejde i Gang igen, men Basis for det igen er den internationale Tillid, — og den er der unægtelig ikke meget tilbage af, hvad der vel heller ikke er Grund til at undres over.

FRAGTNEDGANGEN OG TRAMPPPOOL

Den politiske og økonomiske Usikkerhed, der i Øje-blikket præger Verden og ikke mindst Europa stærkere end maaske nogensinde før i Forbindelse med den almindelige Nedgang paa Verdensmarkederne gør den internationale Skibsfart og Fragtsituation fra Dag til Dag mere ømfindlig. Desuden viser Udviklin-gen i de sidste Maaneder bestandig tydeligere, at den nuværende Fragtnedgang ikke er en forbigaaende Af-brydelse, eller, som Lord Essendon og andre engelske Redere endnu indtil for kort Tid siden udtrykte det en Art Svækkelse »between the seasons.« Det er noget mere og varigere. Situationen kendetegnes tyde-ligere end noget andet gennem de officielle eller frivillige Oplægninger af Skibe. Det er for mange Tramp-redere et simpelt Regnestykke, hvornaar de skal træk-ke yderligere Tonnage ud af Farten for at undgaa Ri-sikoen ved den dyre Ventetid, for hvilken de stadig faldende Fragter nægtelig ikke kan blive nogen Er-statning. Det er et uhyggeligt Tidens Tegn, at man i England i den sidste Tid har lagt adskillige Nybyg-ninger op, kort efter at de havde foretaget deres Prø-velur. Det nytter ikke længere at prøve at være Op-timist. Det er en Kendsgerning, at den Nedgang i Frag-terne, der satte ind i Fjor Efteraar, fortsættes og er bleven konstant.

Under disse Omstændigheder er det forstaaeligt, at Stemningen i britiske Skibsfartskreise i voksende Grad stiler mod en rationel Fordeling af Tonnagen efter Tankerpoolens Forbillede. Efter hvad der meddeles fra London har de engelske Medlemmer af den i for-rige Maaned afholdte Skibsfartskonferences raadgi-vende Udvalg nu haft fornyede alvorlige Konferencer med Mr. Schierwater, for at kunne drage de bedst mulige Erfaringer af hvad Tankerpoolens Mænd vil raade til, saaledes at man muligvis kan træffe tilsva-rende Aftaler vedrørende Trampfarten. Forarbejder-ne skal allerede være saa vidt fremme at de, hvis der

ikke i sidste Øjeblik skulde opstaa uventede, især tekniske Vanskeligheder, i en overskuelig Fremtid vil fremkomme med britiske Forslag til Skabelsen af en international Tramp-Pool. Man regner naturligvis i Forvejen med, at enkelte — maaske adskillige — Skibsfartsnationer vil yde stærk Modstand, men man tror, at de nødvendige Forhandlinger vil gaa lettere, naar der først foreligger et fast Program. Den største Hindring ligger deri, at Efterspørgslen efter Tonnage er omtrent lige ringe paa alle Markeder, og man kan vel ogsaa sige paa Forhaand at det vil være svært at faa alle Skibsfartsnationer til at samarbejde om en international Løsning af Problemet gennem Rationalisering af Tonnagen.

GENERALFORSAMLING I Ø. K.

For første Gang som Formand for Del østasiatiske Kompagnis Bestyrelsesraad aabnede Prins Axel Kompagniets 41. Generalforsamling, der fik et meget kort Forløb, idet saavel de udsendte Regnskaber som Beretningen godkendtes uden Drøftelser.

Jeg vil gerne, udtalte Prins Axel, indlede denne Generalforsamling med at nævne de personlige Tab, som Kompagniet har lidt i de forløbne Aar. Den 20. November i Fjor afgik Direktør *H. Schiødt* ved Døden. Direktør Schiødt havde været knyttet til Kompagniet siden Stiftelsen i 1897, fra 1909 som administrerende Direktør og fra 1927 som Medlem af Bestyrelsesraadet. Den 30. December døde Etatsraad *H. N. Andersen*, Kompagniets Stifter og Leder. Et Ære være deres Minde.

Prins Axel omtalte derefter de Forskydninger, der havde fundet Sted indenfor Kompagniet efter Etatsraadens Død.

Ved Etatsraad *H. N. Andersens* Bortgang har Bestyrelsesraadet vist mig den Ære at vælge mig til Formand og Direktør *C. C. Hansen* til Næstformand. Endvidere har Bestyrelsen anset det for formaalstjenligt for Kompagniet at supplere sig med *Grev Preben Ahlefeldt-Laurvig* — den tidligere danske Gesandt i London — og med Bankdirektør *Oluf Nielsen* fra Landmandsbanken.

Foruden af de foran nævnte bestaar Bestyrelsesraadet af Etatsraad *H. N. Andersens* Søn, Hofjægermester *Sigurd Andersen*, Direktør *Chr. Schmigelow*, Generalkonsul *Palle Warming* og Baron *L. Wedell-Wedellsborg*.

HANDELSBALANCEN I JANUAR

Statistisk Departements Opgørelse over vor Vareomsætning med Udlandet foreligger først nu, adskilligt senere end sædvanlig. Aarsagen hertil er, at man fuldstændig har omarbejdet Oversigten. Opgørelsen foretages nu efter Specialhandelsprincippet i Stedet for som hidtil efter Generalhandelsprincippet. Transitomsætningen er herefter skilt ud, og man medtager kun Varer til direkte Forbrug. Yderligere er Varegruppedelingen helt forandret og bragt i Overensstemmelse med Folkeforbundets Gruppdeling, hvilket sker i Følge interkantnavisk Beslutning.

Merindførslen har i Maaneden været 33,7 Mill. Kr. mod 23,8 i Januar i Fjor. Den betydelige Merimport skyldes i første Række, at Januar er den første Maaned i en Tildelingsperiode.

Indførslen har ialt andraget 153 Mill. mod 137,9 Januar sidste Aar. Transitomsætningens Indførselsværdi har været 2,2 Mill. mod 2,3. Raastofimporten har andraget 50,8 Mill. mod 48,2. Importen af mindre bearbejdede Varer 55,7 mod 47,7 og af mere forarbejdede Varer 5 Mill. mod 4,2 Mill.

Udførslen andrager 119,3 Mill. I Januar 1937 var den 114,1 Mill. Udførselsværdien af Transitten var 3 Mill. mod 3,2 Mill. Landbrugsvarerne har tegnet sig for 87,8 Mill. mod 80,8. Industrivarerne viser derimod en Nedgang paa 3 Mill. Kr. til 26,8. For

andre Varer er der en Fremgang paa 1 Mill. Kr. til 4,8.

Vi har i Januar Maaned importeret Varer fra Tyskland for 33,8 Mill. mod i tilsvarende Maaned 1937 for 27,4 Mill. Kr. Eksporten til Tyskland har andraget 25,5 Mill. mod 19,3.

Mens vor Eksport til England uforandret har været 62 Mill. Kr., har vor Indførsel været 4,2 Mill. Kr. mindre, idet vi i Aar har indført for 54,9 Mill. Kr. mod i Fjor 59,1 Mill. Kr.

D. F. D. S. BERETNING OG REGNSKAB

A/S Det forenede Dampskibs-Selskab har udsendt Aarsberetning og Regnskab for Aaret 1937.

Det hedder bl. a. deri:

Aaret 1937 har været gunstigt for Det forenede Dampskibs-Selskab. Den almindelige Stigning i Fragtraterne, som begyndte i den sidste Del af Aaret 1936, fortsattes indtil September Maaned, og det lykkedes paa de fleste af Selskabets udenlandske Ruter at drage god Fordel heraf.

Det Forhold, at Priserne paa Kul og Olie samt andre Varer og Udrustningsgenstande steg meget stærkt i Aarets Løb, har ikke paavirket Driftsresultatet paa tilsvarende følelig Maade, fordi Selskabet havde sikret sig Størstedelen af sit Brændselsforbrug Aaret ud.

Som det fremgaar af Driftsregnskabet, foreslaas en væsentlig Del af det indtjente Driftsoverskud anvendt til Afskrivning paa Skibene og Henlæggelse til Reservefonds Konto. Til Konto for Skatter hensættes 1,800,000 Kroner, hvilket svarer til det Beløb, som Selskabet anlagelig kommer til at betale i ordinære og ekstraordinære Skatter for 1937.

For enhver Virksomhed, men i Særdeleshed for et Rutereri som Det forenede Dampskibs-Selskab, er det af største Betydning under alle Forhold at staa stærkt, og det er derfor glædeligt, at den Konsolidering af Selskabets Forhold, der har fundet Sted i de seneste Aar, yderligere i Aaret 1937 har fanet en meget væsentlig Støtte; men Selskabets Bestræbelser for at fortsætte Moderniseringen af Flanden bliver hemmet ved Paaligningen af den uforholdsmæssig store Skat.

Den nordamerikanske Fart. Den heldige Udvikling paa Fragtmarkedet er kommet denne Fart til gode, og Ruterne fra New York og Havnene i den mexikanske Golf er blevet drevet med godt Resultat. Der har som hidtil været regelmæssig Afgang fra New York til København ca. hver 14. Dag.

Farten paa Sydamerika. Faa Steder har Bedringen paa Fragtmarkedet givet sig saa stærke Udslag som i Farten fra La Plata, hvor Kornraterne kulminerede tidligt paa Efteraaret. Selskabets Skibe har udført ialt 36 Rundrejser paa Argentina og Brasilien, og Resultatet af Driften har været godt, omend Nedgangen i Importen af Kaffe fra Brasilien har været mærkbar.

Den europæiske Fart. Borgerkrigen i Spanien har bevirket, at Selskabets Skibe praktisk talt ikke har anløbet spanske Havne. De øvrige Havne i det vestlige Middelhav er blevet betjent i sædvanligt Omfang, og uden at Krigen her har forvoldt Vanskeligheder. I Midten af Aaret genoptog Selskabet sin ved Verdenskrigens Udbrud nedlagte Rute paa Levanten med de Ændringer, som Forholdenes Udvikling har nødvendiggjort. Der sejles hver 14de Dag fra København via Antwerpen til Alexandria og de vigtigste Pladser i Palæstina og Syrien og vice versa, og Resultatet har været tilfredsstillende.

Til Middelhavsarten er ved A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri bestilt yderligere to Motorskibe af »Tunis«-Typen, og naar disse omkring Midten af 1938 afleveres fra Værftet, vil Selskabet raade over et fuldt ud moderne Materiel til de forskellige Middelhavsruiter.

I Farten København-Stettin blev i Sommermaanederne indsat Motorskibet »Vistula« med tre ugentlige Afgange. Denne for Ferietrafikken fortrinlige Forbindelse med Tyskland og med de fra Stettin udgaende Autostrader blev mødt med almindelig Anerkendelse.

Ved Aarets Udgang blev det nybyggede Motorskib »Kronprins Olav« indsat i Ruten København-Oslo med tre ugentlige Afgange. I den korte Tid, dette Skib har befaret Ruten, har det i alle Retninger vist sig fuldt ud at svare til de Forventninger, der var stillet til det, og Passagerantallet er stærkt stigende.

De øvrige Ruter i den europæiske Fart er blevet drevet paa samme Maade som hidtil.

Landbrugseksport Farten. Landbrugseksport Ruterne er i det forløbne Aar blevet opretholdt i samme Udstrækning som sidste Aar. Den befordrede Godsmængde har omtrent været den samme som i det foregaaende Aar. Passagerantallet er i 1937 yderligere steget noget, hvilket

i Betragtning af den meget store Tilvækst, der har været i de seneste Aar, maa betegnes som tilfredsstillende.

Under Hensyn til Landbrugets vanskelige Stilling og de for Selskabets samlede Virksomhed tilfredsstillende Vilkaar i 1937 har Selskabet til Trods for de stærkt forøgede Udgifter undladt at forhøje Søfragten for Transporten af Landbrugsprodukter.

Farten paa Island og Færøerne. Ruten fra København til Island var planlagt gennemført med Motorskibet »Dronning Alexandrine« og Dampskibet »Island«, men efter det sidstnævnte Skibs Forlis ved Indsejlingen til Leith i April Maaned er Ruten blevet opretholdt med Motorskibet »Dronning Alexandrine« alene med Afgang fra København hver tredje Uge over Størstedelen af Aaret.

Thorshavn er anløbet for op- og nedadgaende ligesom det foregaaende Aar.

Det Skib, der nu er tilbage i Ruten, er under de foreliggende Forhold tilstrækkelig til at transportere den Godsmængde, der er til Raadighed, men skulde Forholdene ændre sig, vil Selskabet træffe Foranstaltninger til Supplering af Materiellet.

Den indenlandske Fart. Denne Fart har i 1937 været drevet paa tilsvarende Maade som i det foregaaende Aar. Saavel Passagerantallet som den transporterede Godsmængde har været tilfredsstillende, men da hverken Gods- eller Passagertaksterne er forhøjet i Aarets Løb, er Driftsresultatet som Følge af de stigende Udgifter stærkt forringet.

Den Ombygning og Forbedring af Forholdene paa Kvæsthusbroen, som nu kommer til Udførelse, har længe været paakrævet og vil utvivlsomt blive til stor Gavn for Selskabets Kunder og betyde en Støtte for den indenlandske Rutebart.

Flaaden bestod 1. Januar 1937 af:

83 Dampskibe, 18 Dieselmotorskibe, 10 Bugserfarløjer og 10 søgaaende Lægtre med en samlet Brutto Register-Tonnage af 182,034 Tons samt 46 dækkede Pramme med 3,357 Tons, ialt 185,477 Tons.

I Aarets Løb tilkom Nybygningen, Dieselmotorskibet »Kronprins Olav« fra A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri med en Brutto Register-Tonnage af 3,038 Tons, og der fragik ved Salg af Dampskibene »Beira« og »Nidaros« en samlet Brutto Register-Tonnage af 2,297 Tons, ved Forlis af Dampskibene »Island« og »Maine« 3,932 Tons, ialt 6,229 Tons; 2 søgaaende Lægtre er i Aaret Løb forandret til dækkede Pramme.

Flaaden bestod saaledes ved Ugangen af 1937 af: 79 Dampskibe, 19 Dieselmotorskibe, 10 Bugserfarløjer, 8 søgaaende Lægtre, 48 dækkede Pramme og 1 Kulelevator med en samlet Brutto Register-Tonnage af 182,926 Tons.

Driftsregnskab for Regnskabsaaret 1937 viser:

Saldo fra forrige Aar 90,249.50 Kr.: Bruttoindtægt for samtlige Skibe 59,974,893.33 Kr. Udgifter for samtlige Skibe 42,826,301.54 Kr. Administrations Konto 3,051,680.38 Kr. Rente Konto, 6 pCt. af Reservefondsbeviser 1,065,108.38 Kr.; Selskabets Bidrag til Personalets Pensionering 486,104.81 Kr.; ialt Kr. 12,635,947.72.

Netto Overskuddet Kr. 12,635,947.72, der fordeles saaledes: Paa Skibenes Kapital Konto afskrives Kr. 5,019,000.00, paa Lægternes og Prammenes Kapital Konto afskrives Kr. 25,000.00, paa Konto for Pakhuse og Inventar afskrives Kr. 62,995.14, ialt Kr. 5,106,995.14. Der henlægges til Konto for Skatter Kr. 1,800,000.00, og til lovmæssig Reservefonds Konto Kr. 3,000,000.00. Der udbetales 8 pCt. Udbytte med Kr. 2,400,000.00 og til Tantieme til Bestyrelsen med 25,161.09, og endelig overføres til 1938 Kr. 303,791.49.

DOMSAFSIGELSE MED DISSENS

Sø- og Handelsretten har afsagt en Dom, som kan Sgive Anledning til Overvejelse, saa meget mere som der samtidig af Direktør L. O. Normann, D. F. D. S., blev afgivet Dissens.

Sagen er følgende:

I Marts-April 1936 udførte det Dampskibsselskabet »Heland« A/S tilhørende S/S »Krusaa« med Sagsøgte, Skibsfører Chr. Aaberg, som Fører en Rejse fra Trapani i Italien med en Last Salt bestemt til forskellige Havne paa Island,

idet Skibet undervejs anløb Ardrossan i Skotland for Indlagning af Bunkers og Proviant.

Den 6. April s. A. ankom Skibet til Keflavik i Island, og ved det samme Dag om Bord i Skibet stedfundne Toldeftersyn opdagedes skjult i Skibet en Del Varer — Spirituosa og Cigaretter —, som ikke var angivet overfor Toldvæsenet paa de til Brug for dette fra Skibets Side udfyldte Papirer. Ialt blev der fundet 70 Flasker Whisky, 14 Flasker Akvavit og 5400 Cigaretter, og ved et følgende Forhør i Land oplystes det, at disse Varer tilhørte Skibets Hovmester, og det godtgjordes, at han havde haft til Hensigt at sælge dem i Island. Foruden at Varerne konfiskeredes, idømtes Hovmesteren en Bøde paa 5300 islandske Kroner, subsidiært simpelt Fængsel i 130 Dage, samt paalagdes Sagens Omkostninger, og samtidig hed det i Dommen, at »Fragtskibet »Krusaa« er til Pant som Sikkerhed for Betaling af Bøden og Sagsomkostningerne; det kan beslaglægges og sælges efter forudgaaende Udlæg til Betaling af hver af Delene.

Underrettens Dom blev senere indanket for Islands Højesteret, som imidlertid stadfæstede den, dog nedsattes Hovmesterens Bøde til 4000 Kr.

Da Hovmesteren ikke selv kunde betale Bøden og Omkostningerne, har disse Beløb maattet udredes af Skibets Rederi, hvis samlede Udlæg i den Anledning var 4820 Kr. 98 Øre. Dette Beløb er senere erstattet Rederiet af Sagsøgerne, Assuranceforeningen »Skuld« i Henhold til den af Rederiet hos dem tegnede Ansvarsforsikrings Police.

Sagsøgerne gjorde nu gældende, at Hovmesterens Smuglerforsøg kunde og burde have været opdaget inden det islandske Toldvæsens Eftersyn, og naar det ikke var sket, var Skylden Skibets Fører. Det anføres saaledes nærmere, at Skibsføreren, som »Skuld« altsaa har sagsøgt, ikke burde have været uvidende om, at der under Skibets Anløb af Ardrossan de sidste Dage i Marts efter Hovmesterens Rekvisition blev taget store Kvanta Spiritus og Tobak om Bord, og at som Følge deraf de opgivne Kvanta maatte være forkerte, hvorfor han skulde have anstillet nærmere Undersøgelse.

Sagsøgerne mente, at Sagsøgte derfor i Henhold til Sølovens § 59 maatte være erstatningspligtig overfor Rederiet for det dette ved Toldvæsenets Opdagelse af Smuglerforsøget paaløbte Tab, og samtidig i Henhold til § 25, 1. Stk., i Lov om Forsikringsaftaler af 15. April 1930 tillige erstatningsansvarlig overfor Sagsøgerne, som har dækket Rederiets Tab, og paastod Sagsøgte domt til at betale Sagsøgerne det ovennævnte Beløb 4820 Kr. 98 Øre samt Renter heraf 5 pCt. fra Stævningsdatoen.

Sagsøgte procederede til Frifindelse, idet han benægtede, at Hovmesterens Smuglerforsøg kunde eller burde have været opdaget af ham, og i hvert Fald havde han ikke gjort sig skyldig i en saadan Tilsidesættelse af sin Pligt overfor Rederiet, at der i H. T. Forsikringsaftaleloven burde paalægges ham Erstatningsansvar. Endvidere gjorde han gældende, at han var blevet afskediget af Rederiet uden Varsel og ikke havde faaet udbetalt den fulde Hyre, hvorfor han paastod sig tilkendt 520 Kr., som han mente resterede.

Sagsøgerne havde ikke villet protestere mod, at Sagsøgte Hyrekrav inddroges under nærværende Sag, men paastod Frifindelse, idet de hævdede, at Sagsøgte var lovligt opsagt til Fratrædelse 1. Juli 1936, til hvilket Tidspunkt der var udbetalt ham Hyre.

Under Domsforhandlingen blev afgivet Partsforklaring af Sagsøgte, der bl. a. oplyste, at han under Skibets Ophold i Trapani havde givet Hovmesteren, der havde meddelt ham, at der ikke fandtes videre Spiritus om Bord, Tilladelse til hos et Firma i Skotland at rekvirere 4—5 Kasser à 12 Flasker forskelligt Spiritus, som skulde indtages under Skibets Anløb af Ardrossan. Sagsøgte saa ikke Hovmesterens herefter afsendte Rekvisitionsskrivelse til et Provianteringsfirma i Cardiff.

Sagsøgerne hævder imidlertid, at en Sammenligning med de Kvanta Spiritus, der kom om Bord i Ardrossan, burde og vilde have vakt Sagsøgte Opmærksomhed og Mistanke.

Efter det oplyste, hedder det i Domsafgørelsen, maa det anses for godtgjort, at Sagsøgte ikke har sanktioneret, at der af Hovmesteren blev rekvireret et saa stort Kvantum Spiritus om Bord i Ardrossan som sket, ligesom der ikke er Grund til at betvivle Rigtigheden af Sagsøgte Forklaring om, at han ikke var bekendt med Mængden af den Spiritus, der blev bragt om Bord i Skibet. Omend der nu maa anerkendes en vis Pligt for Føreren af et Skib til at holde sig underrettet om Skibets Beholdning af toldpligtige og lignende Varer, findes det dog ikke at kunne betegnes som Pligtforsømmelse fra Sagsøgte Side, at han ikke i det foreliggende Tilfælde personligt har forvisset sig om, hvilke Varer der kom om Bord, idet Sagsøgte, hvis Tid, mens Skibet er i Havn, maa antages at være stærkt optaget, maa have Lov til i nogen Grad at stole paa sine Medarbejdere, hvortil yderligere bemærkes, at Sagsøgte ikke havde særlig Anledning til at nære Mistillid til Hovmesteren. At Sagsøgte, hvis Angivelse til de islandske

Toldmyndigheder m. H. t. Skibets Beholdning af Spiritus og Tobak ikke kan betvivles at være sket i god Tro, dernæst ikke ved Undersøgelse af Skibets forskellige Rum og paa anden Maade har søgt at skaffe sig Kendskab til Mængden af den om Bord værende Spiritus og Tobak og navnlig ikke synes at have tænkt paa den til ham udliveredede »Victualling Bill«, ved Hjælp af hvilken han kunde have kontrolleret Rigtigheden af Opgivelserne til det islandske Toldvæsen, findes heller ikke at kunne betragtes som en saadan Forsømmelighed fra Sagsøgtets Side, at han paa Grundlag heraf i H. t. Sølovens § 59 maatte anses for erstatningspligtig. Da der heller ikke iøvrigt findes at være Grundlag for et saadant Erstatningsansvar for Sagsøgte, vil den af ham nedlagte Paastand være at tage til Følge.

M. H. t. Sagsøgtets Krav paa Resthyre 520 Kr. oplystes, at Sagsøgte den 6. August 1935 blev skriftligt opsagt af Rederiet med den Motivering, at Rederiet havde bestemt sig til at sælge et af sine Skibe. Sagsøgte anerkendte Opsigelsen idet han dog ikke ønskede at indgaa paa Rederiets Forslag om en Opsigelsesfrist paa 1 Maaned. S/S »Krusaa« blev imidlertid ikke solgt, og Sagsøgte fratrædte ikke Stillingen i H. t. nævnte Opsigelse, men 21. Marts 1936 tilskrev Rederiet Sagsøgte, at det fremdeles var Mening at tage Skibet hjem for Oplægning eller Salg, saaledes at Opsigelsen fremdeles skulde staa ved Magt. I Skrivelsen fra Rederiet af 21. Marts 1936 til Sagsøgte hedder det: »... men nu fratræder De altsaa i Gædsen i Følge den Dem tilsendte Opsigelse i August 1935 og anerkendt af Dem«.

Retten maatte give Sagsøgte Medhold i, at denne ikke efter det saaledes passerede kan betragtes som værende opsagt af Rederiet til Fratrædelse forinden Modtagelsen af Skrivelse af 21. April 1936, hvorfor Sagsøgtets Paastand af Tilkendelse af 520 Kr. findes at burde tages til Følge.

Sagens Omkostninger findes Sagsøgerne at burde godtgøre Sagsøgte med 300 Kr.

Skibsfører Aaberg frifandtes saaledes for Assuranceforeningens »Skuld«s Krav og fik tilkendt de paastaaede 520 Kr.

Der blev imidlertid af Direktør L. O. Normann afgivet Dissens, og det hedder heri:

Som en Konklusion af den ovengivne Sagsfremstilling kommer jeg til følgende fra Rettens øvrige Medlemmer afvigende Resultat:

Sagsøgte har i Rapport af 8. April 1936 til sit Rederi anført, at det skete »ikke burde foregaa«. Han præciserer yderligere, at han vel havde givet Hovmesteren Tilladelse til at tage 4—5 Kasser Spiritus om Bord i England, men tilføjer, at han ikke gik ham nærmere efter i Sømmene eller holdt Kontrol med, hvad han fik om Bord.

Det maatte paahvile Føreren af Skibet som en Pligt at paase eller inde paase, at det Paalæg, han havde givet Hovmesteren med Hensyn til Størrelsen af det Kvantum Spiritus, der skulde tages om Bord i Ardrossan, blev overholdt. Den almindelige Toldrekvizition (Stores Authority), som af ethvert Skib, der anløber engelsk Havn, skal udfylde som Attest for at have modtaget om Bord ufortoldet Spiritus til Udførsel, er af Sagsøgte, efter hvad der ved Partsforklaringen ligeledes er oplyst, under hans Ophold i Ardrossan af ham blevet underskrevet, mens Manifestet var in blanco.

Sagsøgte har til Trods for, at han derved i Virkeligheden lægger en relativt ubegrænset Ombordtagingsret i Hovmesterens Hænder, intet gjort for at kontrollere eller lade kontrollere, eventuelt igennem sin Næstkommanderende, hvad der derefter gik om Bord i Skibet. Naar Sagsøgte henviser til, at han havde andre Ting at tage sig til ved den paagældende Lejlighed, maa det erindres,

at den paagældende Spiritus blev taget om Bord under Toldlukke, som først kunde brydes, naar Skibet var kommet i rum Sø. Selv paa et saa sent Tidspunkt kunde Kontrol derfor være udøvet. Til Trods for, at Sagsøgte har udfyldt Toldmanifestet in blanco, har han hverken, da Toldvæsenet forinden Skibets Afgang forelagde ham den af ham underskrevne »Stores Authority« i udfyldt Stand, gjort Notater eller bemærket sig, hvad der, efter at hans Underskrift var paaført Dokumentet, var udfyldt heri som rekvireret Spiritus. Ej heller har han i det af det engelske Toldvæsen udfærdigede »Victualling Bill«, som var en Kopi af »Stores Authority« og som medfulgte Skibet fra Ardrossan undersøgt, hvad dette Certifikat viste, idet han i saa Fald blot ved et flygtigt Blik vilde have konstateret, at der ikke var taget 4—5 Kasser Spiritus om Bord, men et væsentligt større Antal. Da Sagsøgte saa Dage efter ved Skibets Ankomst til islandsk Havn modtog Hovmesterens og Besætningens Deklarationer over, hvad der fandtes af Beholdninger af Spiritus og Tobak for respektive Skibets og Besætningens Regning, hvilke Deklarationer han personligt undertegnede og videregav til Toldvæsenet, foretog han sig heller intet for at afkontrollere de opgivne Beholdninger med det fra det engelske Toldvæsen modtagne »Victualling Bill«. Af denne Afstemning, som der var saa meget mere Grund for ham til at foretage, som han maatte erindre sig, at han havde udfyldt Proviantrekvizitionen i England in blanco, og tagende i Betragtning, at han ved sin Underskrift til det islandske Toldvæsen garanterede for Rigtigheden af det i Deklarationerne oplyste, vilde han ogsaa her ved en flygtig Oversigt straks have konstateret en meget stor Uoverensstemmelse, som ikke kunde forklares ved det mellemliggende Dageantal (godt 4 Dage), hvilket skulde svare til, at hver enkelt Mand om Bord paa Rejsen fra England til Island skulde have haft et dagligt Forbrug paa næsten en hel Flaske koncentreret Spiritus — uden heri endda at have taget Hensyn til de Beholdninger, der ved Ankomsten til England eventuelt fandtes i Skibet. Med Hensyn til Forbruget paa Rejsen til Island har Sagsøgte forklaret, at naar undtages et Par Fyrbodere blev der ikke drukket særligt paa Rejsen, saa heller ikke deri kunde ligge nogen Forklaring af det unormalt store Forbrug.

I Betragtning af de strenge Forholdsregler, som det er enhver Skibsfører bekendt af alle Landes Toldvæsen iværksættes m. H. t. Indførsel og Beholdninger særlig af Spiritus og Tobak og ikke mindst (jfr. iøvrigt Sølovens § 33) naar det tages i Betragtning, at det i det foreliggende Tilfælde drejer sig om Anløb af en Havn i et Land med Spiritusmonopol, maa det virke skærpende, at Sagsøgte ikke paa noget Punkt har foretaget eller ladet foretage nogen Art af Kontrol. En Ransagning ved Skibets Styrmænd forinden Ankomst til Havn, saaledes som det ofte praktiseres, vilde hurtigt have bragt i hvert Fald en Del af det skjulte for Dagens Lys.

Ved saaledes ved grov Forsømmelse af de Pligter, der som Skibsfører naturligt maatte paahvile ham, har Sagsøgte gjort sig skyldig i Overtrædelse af Sølovens § 59, 1, hvorfor Sagsøgte kendes pligtig at erstatte Sagsøgerne, jvfr. F. A. L. § 25, 1, 1. Pkt., det omhandlede Beløb med Kr. 4820.98 med Tillæg af Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato, til Betaling sker.

Med Hensyn til Sagsøgtets Krav paa Resthyre tiltræder jeg den af Rettens Flertal afgivne Kendelse.

Sagens Omkostninger paalægges Sagsøgte med Kr. 500.

Da en Sag som denne naturligvis har den største principielle Betydning, vil det være ganske naturligt, om den føres videre og indankes til Paadømmelse ved Højesteret.

DOMME I NORDISKE SJØFARTSANLIGGENDER

BJERGNING OG ASSISTANCE

Dom fra Gulating lagmannsrett 20

Den i 1936 Side 455 kortelig refererede Dom i Sags. s. s. Karmts Rederi mod Norsk Bjergningskompagni A/S stadfæstede af Gulating lagmannsrett med den Tilføjelse, at den foreliggende Assistance fandtes at ligge saa nær op til en Bjergning, at man antager ved Godtgørelsens Fastsettelse i nogen Grad at maatte tage Hensyn til Værdien af Skibet med Tilbehør.

Dom fra Vestre Landsret 157

En Fiskekutter yder efter Opfordring Hjælp til et finsk Dampskib, som ved Grundstødning havde skadet Ror og Skrue, saa det ikke kunde styre uden Hjælp. Kutteren var ikke udsat for særlig Fare ved saaledes at yde Hjælp til Styringen ind til Eshjerg, som ogsaa var Kutterens Bestemmelsessted. Det hele tog ca. 12 Timer, herunder ind-

befattet 4 Timer, hvor Kutteren laa til ved Barren udenfor Eshjerg for at stille sin Radio til Damperens Brug. Værdien af Dampskibet og Lasten var ca. Kr. 180.000.

Bjergeløn blev ikke tilkendt; derimod Godtgørelse for ydet Hjælp, der blev ansat til Kr. 2500.

Dom fra Oslo Byret 202

At der mellem Skibsførerne opnaas Enighed om, at paakaldt Hjælp til Bugsering af et Fartøj, som var kommet til kort med Brændsel, ikke skal være paa Betingelse af »no care, no pay«, er ikke Bevis for, at det bare gælder en almindelig Slæbekontrakt.

Retten finder, at der var en svag Mulighed for, at Skibet ved egen Hjælp kunde være naaet frem under gunstigere Vejrforhold, men ikke under de Vejrforhold, som faktisk randede, mens Slæbningen stod paa (næsten 4 Døgn). Der blev fastsat en Bjergeløn paa Kr. 85.000. Det bjergedes Værdi var Kr. 600.000.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der har desværre heller ikke i den forløbne Uge været ret meget Liv paa Fragtmarkedet. For de oversøiske Markeders Vedkommende har den usikre storpølliske Situation utvivlsomt haft en afslappende Virkning, hvilket for saa vidt er unormalt, idet storpolitiske Forviklinger ellers plejer at medføre større Fasthed paa Fragtmarkedet. Iovrigt rapporterer Aviserne jo daglig, at Oprustningstempoet vil faa yderligere Fart, og det er muligt, at dette kan medføre nogen bedre Efterspørgsel efter Tonnage.

River Plate Markedet har været praktisk talt livløst. Forretning til Europa findes ikke, derimod sluttedes en enkelt Baad til Callao til omkring 13/6d. Man venter stadig, at dette Marked vil vise nogen større Aktivitet, saa snart den nye Majs Høst kommer paa Markedet, men som fremhævet adskillige Gange tidligere er den for saadanne Transporter disponible Tonnage mere end tilstrækkelig til Dækning af det forventede Behov. Heller ikke om de øvrige Korn-Markeder er der mange opmuntrende Ting at fortælle. Australien tog enkelte Baade til Vladivostock til Rater omkring 24/- med Option af Europa til Minimalrater. Gulven betalte tidligt paa Ugen 27 1/2d. for Korn til Antwerpen eller Rotterdam, Option U.K. til 3d. mere. Montreal har ikke vist større Interesse for Tonnage, naar undtages for Oktober/November Lastning, for hvilke Positioner Befragterne antyder 3/- pr. qr. For tidligere Positioner er der ingen Efterspørgsel. Raten ligger normalt omkring Minimalraten. Fra Sortehavet viser Russerne Interesse for Tonnage for Korn til U.K. Cont. Raten ligger omkring 11/-.

Heller ikke paa de øvrige oversøiske Markeder er der sket Ting af større Betydning. Der har været nogen Forretning for Scrapjern fra Northern Range og Gulven til Japan. Tidligt paa Ugen betaltes der 20/6d. fra U.S. Atlantic, men senere har Tendensen været svagere, og i Øjeblikket ligger Niveauet næppe højere end 19/6d. U.S. Atlantic, 20/6d. Gulven. Efterspørgslen fra Cuba for Tonnage for Sukker har været noget bedre. 8000 Tonner sluttedes Cuba/Antwerpen til 15/6d., og flere Baade omkring 6000 Tons blev betalt med omkring 15/- San Domingo/U.K. Cont. Tendensen er i Øjeblikket en lille Smule svagere paa Grund af stærkt Udbud af Ballast-Tonnage.

Pacific-Markedet er uden større Forandringer, men Befragterne, der opererer paa dette Marked, saavel de japanske som de paa Pacifickysten boende, begynder at vise større Interesse specielt for Timecharter, og det er muligt, at den kommende Tid vil

vide fornyet Aktivitet, hvilket vil være en kærkommen Støtte for alle de til Stillehavet grænsende Markeder. Hvad kurante Noteringer angaar skal nævnes, at flere Baade sluttedes paa f.i.o. Basis fra Vancouver til U.K. til Rater omkring 23/6d. à 24/-. Der cirkulerer forskellige Ordre paa f.i.o. Basis, saavel til Østen som til Sydafrika. Raterne er uforandrede i Forhold til vor sidste Beretning.

Østens Markeder har været uden større Aktivitet. Tidligt paa Ugen sluttedes Soyabønner til 30/- for Marts/April Lastning, men Befragterne indikerer i Øjeblikket næppe mere end 28/6d. Fra Philippinerne noteres \$7.75 for Sukker til U.S. Atlantic. Ris fra Saigon er uden Afslutninger. Tovtrækningen mellem Reder og Befragter om det nye Certeparti har endnu ikke fundet sin Løsning, og der bliver næppe Forretning af Betydning, før dette Spørgsmaal er afgjort. Befragterne noterer 31/6d. paa Basis af det nye Certeparti.

Fra Burma sluttedes Ris til Gdynia til 31/3d., April-Lastning, og fra Madraskysten er sluttet tidligt paa Ugen til 30/-, senere betaltes 29/6d. Fra Bombay-Siden er Tonnage sluttet til 27/6d. og senere til 27/-.

Fra Sydafrika er der stadig enkelte Kullaster til Indien og det nære Østen. Raten ligger omkring 8/6d.

De europæiske Markeder er uforandrede. Kul Wales eller Tyne/Port Said 6/6d., Wales/Plate 12/6d.

Af udgaende Forretning fra Sortehavet noterer Russerne foruden de allerede tidligere nævnte Korn-Ordre Kul fra Mariupol til Northern Range 12/-, April-Lastning. Middelhavet/hjem er stadig utilfredsstillende. Bona/Danzig eller Gdynia sluttedes til 7/3d. for Ert, og Bona/Barrow betaltes med 7/9d., ligeledes Ert. Sosa/Rotterdam betalte 6/9d. for Phosphate.

Kul Østkysten/Danmark ligger omkring 4/- à 4/3d., afhængig af Størrelse og Ekspedition. Trælast-Markederne er en lille Smule livligere, i det store hele ligger Fragterne omkring Minimalrate-Basis'en.

Time-Charter. Der har været relativt faa Afslutninger for saadan Forretning i den forløbne Uge. Af Afslutninger skal nævnes: norsk 8000 Tons Motor, 3 Maaneder, Levering April U.S.N.H., \$1.40, Tilbagelevering U.S.N.H., og anden norsk Motorbaad sluttedes for Levering U.S.N.H., Tilbagelevering Plate, \$1.60. Russerne har taget forskellige Baade paa omkring 5000 Tons til Rater varierende mellem 4/6d. og 5/-, afhængig af Baadens Kvalitet for Østersø-Sæsonen. I Vestindia-Traden er Forholdene utilfredsstillende. Raten ligger omkring \$1.35 for Rundtur for 4000 tonnerc.

Dom fra Norges Højesteret 337

Paa Vej fra Rusland til England med Trælast grundstødte s.s. »Terje« en Sommerdag ved Kiholmen Vest for Gamvik i Tana. Efter at man havde lempet en Del Dækslast over Bord for at lette Skibet, kom et stort Antal Fiskere og andre, som havde Vød i Nærheden, om Bord og hjalp til med dette Arbejde og senere med Indbjergning af den over Bord kastede Dækslast.

Skibet blev trukket af Grunden af s.s. »Finmarken« og s.s. »Sortland«, begge tilhørende Vesterålsens Dampskibsselskab.

Efter at s.s. »Sortland« havde slæbt s.s. »Terje« tit Risfjord, kom Bjergningsdamperen »Parat« til Assistance og foretog Dykkerundersøgelse og Tætningsarbejde.

s.s. »Finmarken« og s.s. »Sortland«s Rederi faar tilkendt en Bjergeløn paa Kr. 25.000. De bjergede Værdier var Kr. 111.500.

I en anden Sag anlagt af de Fiskere, som havde bistaet med Overbordkastning og Bjergning af Dækslasten mod s.s. »Terje«s Rederi og mod Ladningsassurandørerne, og som for Højesteret blev behandlet og paadømt sammen med den første Sag, fik Fiskerne tilkendt hos Rederiet for Arbejdet med Kastningen en Godtgørelse paa Kr. 3000

og for Bjergning af Last Kr. 4000. Værdien af den bjergede Last var ca. Kr. 8000.

Dom fra Bergens Byret 353

s.s. »Tommeliten« grundstødte 17. Juni 1936 paa Höka i Gresvikbugten indenfor Frederiksstads Havneomraade og blev trukket af Grunden af Bjergningsbaaden. Retten anser det for udelukket, at Skibet havde kunnet komme af Grunden ved egen Hjælp, men finder alligevel ikke, at der foreligger Bjergning, da Skibet stod paa et særlig beskyttet Sted i et indelukket Farvand.

Dom fra Oslo Byret 363

s.s. »Navarra« tog Grunden og blev staaende fast paa Kvaløyløndet ca. 200 Meter Syd for Fyrlygten paa Hansness ved Mundingen af Kvalslundet. Skibet kom af Grunden ved Assistance fra en Bjergningsbaad, som var sendt fra Tromsø. Der blev mellem Førerne oprettet en sædvanlig Bjergningskontrakt efter Principet »no cure no pay«.

Retten linder, at s.s. »Navarra« ikke var udsat for nogen øjeblikkelig Fare, hvor den laa, og tilkender Bjergningsselskabet 20.000 Kr. for ydet Assistance som Godtgørelse.

BESKADIGELSE OG TABT LAST

Dom fra Norges Højesteret 13

Den i Aargang 1935 Side 253 refererede Dom af Oslo Overret stadfæstede af Højesteret med den Tilføjeelse, at der i alt Fald ikke i nærværende Tilfælde findes at være paavist nogen sadanne særlige Forhold, som skulde gøre det til Pligt for Skibsføreren ved Bedømmelse af Emballagens Forsvarlighed i Relation til Anmærkningspligten efter Sølovens § 147 at tage Hensyn til Varens Videreforsendelse til Forbrugerne ud over den Transport, Konnossementet angiver. Om der overhovedet vil kunne foreligge Tilfælde, der saaledes udvider den ordinære Pligt efter § 147, finder Højesteret det overflødig at udtale sig nærmere om.

Dom fra Gulatting lagmannsrett 188

Det anses ikke for »aaabenbar eller grov Skødesløshed og Forsømmelse« at indlaste Skind i Regnvej, naar ikke Aflasterne har gjort opmærksom paa, at Skindene let kan beskadiges, hvis de udsættes for Regnvej.

Fortsættes.

AARSRESULTATER

»Torm« 30 pCt.

»Dampskibsselskabet »Torm« meddeler, at Skibenes Driftsoverskud for 1937 med Tillæg af Renter, 205,399 Kr., men efter Fradrag af Udgifter til Reparationer og Tab ved Havarier udgør 4,819,360 Kr., hvortil kommer Overførsel fra 1936, 439,716 Kr., ialt 5,259,075 Kr.

Efter Afholdelse af Administrationsudgifter, diverse Udgifter, Kaplak og Tantiører vedtoges det paa et Torsdag afholdt Bestyrelsesmøde at foreslaa at udbetale 25 pCt. i Udbytte plus 5 pCt. i Bonus af indvundne Renter, ialt 1,200,000 Kr., henlægge til Afskrivnings- og Fornyelsesfond 1,517,747 Kr., til ekstra Reservefond 500,000 Kr., til Skatter 600,000 Kr., til Dispositionsfond 200,000 Kr. samt at overføre til næste Aar 619,996 Kr.

Af Meddelelsen fremgaar, at Driftsoverskudet for 1937 har været 4,613,961 Kr., hvilket er en Fremgang paa 2,6 Millioner Kr. i Forhold til 1936, da dette Overskud androg 2,012,062 Kr. For 1936 var til Disposition 2,571,589 Kr., hvoraf 640,000 Kr. benyttedes til de 16 pCt. Udbytte og godt 1 Mill. Kr. henlagdes til Afskrivnings- og Fornyelsesfond, melens det overførte Beløb omtrent uforandret androg 439,716 Kr. For 1937 er der ikke mindre end 5,259,075 Kr. til Disposition, og skønt Dividenden sættes op til 25 pCt. plus 5 pCt. Bonus af de indvundne Renter, kan der samtidig foretages meget store Henlæggelser. Til Afskrivnings- og Fornyelsesfond henlægges godt 1,5 Mill. Kr. og til andre Reservefondes yderligere 700,000 Kr. Efter at der til Skatter er afsat 600,000 Kr., bliver der at overføre til nyt Regnskab 619,996 Kr., henvend et Par Hundrede Tusinde mere end Aaret forud.

»Dannebrog« 20 pCt.

Dampskibsselskabet »Dannebrog« har haft et Netto-Overskud paa 3,772,949 Kr., fire Gange saa stort som i 1936, og 1 Million Kr. større end Aktiekapitalen. Selskabet oplyser herom i den udsendte Regnskabsmeddelelse:

»Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Dannebrog« meddeler, at Driftsregnskabet for Aaret 1937 inklusive Overførsel fra 1936, 71,505 Kr., udviser, at Skibenes Sejlads har givet et Driftsoverskud paa 4,082,841 Kr., hvortil kommer andre Indtægter 12,607 Kr., ialt 4,095,448 Kr.

Efter Fradrag af Saldo paa Rente og Agio-Konto, 6191 Kr., og Omkostninger, 316,307 Kr., fremkommer et Overskud paa 3,772,050 Kr., som Bestyrelsen foreslaar fordelt saaledes:

Afskrivning paa Ejendommen Amaliegade 35, 100,000 Kr., henlagt til lovmæssig Reservefond 499,010 Kr., henlagt til Fonden for egen Assurance-Risiko 150,000 Kr., henlagt til Konto for Nybygninger 1,000,000 Kr., henlagt til Konto for Klassifikation og Fornyelser 372,443 Kr., Bestyrelsens Tantième med 83,225 Kr., henlagt til Konto for ordinære Skatter 150,000 Kr., 20 pCt. Udbytte 560,000 Kr., Overførsel til næste Aar 858,270 Kr.

Selskabet har saaledes for 1937 haft et Driftsoverskud paa godt 4 Mill. Kr. mod 1,242,500 Kr. Aaret forud. Netto-Overskudet andrager 3,772,949 Kr., der som allerede nævnt er fire Gange saa stort som Overskudet for 1936, der androg 927,671 Kr. Der blev da, ligesom nu for 1937, afskrevet 100,000 Kr. paa Ejendomme, men intet paa Skibene, idet disse Værdi, som Skibsreder Harhoff oplyste paa den ekstraordinære Generalforsamling i Juni sidste Aar, da var højere, end hvad de er bogført for. Medens der forrige Aar henlagdes ca. 570,000 Kr. til forskellige Fonds, andrager Henlæggelserne for 1937 over 2 Mill. Kr. Ved den foreslaaede Henlæggelse til Reservefondens naar denne op paa 700,000 Kr. eller 25 pCt. af Aktiekapitalen, og med de nævnte 1 Mill. Kr. bliver Kontoen for Nybygninger ca. 1,6 Mill. Kr. Trods disse store Henlæggelser og en Overførsel paa 858,270 Kr., kan Udbyttet

sættes meget betydeligt i Vejret, saaledes at Aktionærerne faar 20 pCt. mod 6 pCt. foregaaende Aar.

»Dansk-Fransk« 12 pCt.

»Bestyrelsen for »Det Dansk-Franske Dampskibsselskab« meddeler, at Driftsoverskudet for 1937, inklusive Overførsel fra forrige Aar, 27,862 Kr., udgør 2,260,194 Kr.

Efter Afholdelse af Renteudgift, 71,016 Kr. samt Administration, Honorar til de Komiterede og Revision, bliver der et Overskud paa 2,104,573 Kr., der foreslaas anvendt som følger:

Afskrivning paa Skibene, Inventar og Værdipapirer 401,250 Kr. Henlæggelse til lovmæssig Reservefond 200,000 Kr., 12 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 360,000 Kr., Henlæggelse til Reserve- og Administrationsfond 200,000 Kr., Henlæggelse til Konto for Nybygning 350,000 Kr. og efter Afholdelse af Tantiører overføres Saldoen 409,362 Kr. i ny Regning.

Dette Selskab har ogsaa næsten firedoblet Netto-Overskudet, nemlig fra 583,712 Kr. for 1936 til 2,104,573 Kr. for det nu afsluttede Aar. Driftsoverskudet er steget fra 831,749 Kr. til 2,232,332 Kr. Foruden at Dividenden forhøjes fra 6 til 12 pCt., sker der en meget betydelig Konsolidering. For 1936 henlagdes 221,467 Kr. til Reserve- og Amortisationsfond, hvoraf 180,000 Kr. benyttedes til Afskrivning paa Skibene, og 157,000 Kr. til lovmæssig Reservefond. For 1937 afskrives paa Skibene 401,250 Kr., og til lovmæssig Reservefond henlægges 200,000 Kr., hvorved denne naar op paa en halv Million Kr. Endvidere henlægges til Reserve- og Amortisationsfond 200,000 Kr. og til Konto for Nybygning 350,000 Kr. samtidig med, at det overførte Beløb forhøjes til godt 400,000 Kr.

»Dansk-Norsk« 12 pCt.

»Det Dansk-Norske Dampskibsselskab« Meddelelse om Regnskabsresultatet for 1937 udviser et Netto-Overskud paa 181,570 Kr., hvortil kommer Overførsel fra foregaaende Aar 5600 Kr. Der foreslaas 12 pCt. Udbytte.

For 1936 havde Selskabet et Netto-Overskud paa 50,141 Kr. Aktionærerne fik 6 pCt. Udbytte, og der henlagdes 29,000 Kr. til Reservefond.

»Hejmdal« 12 pCt.

Paa et Lørdag afholdt Bestyrelsesmøde i Akts. Dampskibsselskabet »Hejmdal« oplystes det, at det samlede Indtægtsbeløb for 1937 inklusive Overførsel fra 1936 (Kr. 142,526.16 ÷ Udbytte for 1936, 80,000 Kr., Kr. 62,526.16) androg Kr. 1,029,626.22. Herfra gaar Administrationsudgifter, Kaplak til Kaptajner, ordinær Tilskud til Selskabets Pensionskasse m. m. til et Beløb af ialt Kr. 215,371.30, samt ordinær Henlæggelse til lovmæssig Reservefond, Kr. 44,549.39, hvorefter Bestyrelsen foreslaar af Restbeløbet at henlægge yderligere Kr. 19,226.96 til lovmæssig Reservefond, som derved bringes op paa lovfestet Maksimum, Kr. 250,000, Kr. 330,773.04 til Ekstrareservefond (hvoraf Kr. 194,835.59 anvendes til Afskrivning paa Skibene), 80,000 Kr. til Udbyttereguleringsfond og et Ekstratilskud til Selskabets Pensionskasse paa 10,000 Kr., samt af Saldoen Kr. 329,705.53 at udbetale et Udbytte for 1937 af 12 pCt. af Aktiekapitalen, 1,000,000 Kr., med 120,000 Kr., medens Resten fremføres i ny Regning.

Selskabet har saaledes haft et Overskud paa 967,100 Kr. mod ca. 275,000 Kr. Aaret forud eller en Fremgang paa næsten 700,000 Kr. Der blev da betalt 8 pCt. Udbytte og henlagdes 12,225 Kr. til lovmæssig Reservefond og 95,000 Kr. til ekstra Reservefond. Som det vil ses, bringes Reservefondens nu op til 25 pCt. af Aktiekapitalen og der bliver endda 330,773 Kr. til ekstra Reservefond, hvoraf ca. 195,000 Kr. anvendes til Afskrivning paa Skibene. Det overførte Beløb forøges til 209,705 Kr.

Forenede Bugser 10 pCt.

Paa et i Akts. De Forenede Bugsererselskaber afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen for Driftsaaret 1937 at fastsætte Udbyttet til 5 pCt. plus 5 pCt. Bonus hidrørende fra Selskabets Renteindtægter. Nettooverskudet har efter Afskrivninger paa 30,500 Kr. udgjort 92,935 Kr.

For 1936 var Udbyttet 10 pCt. mod 5 pCt. i 1935 — men Netto-Overskuddet var da 147,574 Kr., efter at der var afskrevet 30,600 Kr. Der blev da henlagt 88,600 Kr. til ekstra Reservefond.

»Orion« 4 pCt.

Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet »Orion« meddeler, at Driftsoverskudet for Regnskabsaaret 1937 andrager 562,548 Kr., hvortil kommer Overførsel fra 1936 4,275 Kr. Administrationsudgifter, Tantiører, Kaplak, Renter etc. andrager 69,617 Kr., hvorefter der fremkommer et Overskud paa 497,206 Kr., som foreslaas fordelt som følger: 235,000 Kr. afskrives paa Skibene, 27,427 Kr. henlægges til lovmæssig Reservefond, 100,000 Kr. til Amortisations-, Fornyelses- og Reserve-Dividende-Fond, 4 pCt.

til Aktionærerne 96,000 Kr. og 38,779 Kr. overføres til næste Aar.

»Orion« har i en Aarrække ikke givet sine Aktionærer noget Udbytte, men uddeler nu 4 pCt. Overskuddet er da ogsaa i det sidste Aar sprunget stærkt op, medens Drifts-overskudet i 1936 var 121,000, er det for 1937 naaet helt op i 562,000 Kr.

Aarsberetning

Dampskibsselskabet »Pacific« har udsendt sin Aarsberetning, hvori det bl. a. hedder:

Fragtmarkedet var i Begyndelsen af Aaret ret sløjt, men rettede sig hurtigt, og var i September meget højt,

saa at Indtægten har været endog særdeles god. Senere paa Aaret slækkede Fragtmarkedet betydeligt af, og var ved Aarsskiftet saa lavt, at det var vanskeligt at opnaa lønnende Beskæftigelse.

Om Udsigterne for dette Aar er det vanskeligt at udtale sig for Tiden. Vi har oplagt et Skib, og det er muligt, at man kommer til at oplægge flere. Vi haaber dog, at Fragterne vil bedre sig senere paa Aaret.

De høje Skatter og de stærkt stigende Driftsomkostninger vil foraarsage, at Skibsfartserhvervet vil gaa meget vanskelige Tider imøde. Danske Redere, der snart skal forny deres Tonnage med Nybygninger, viger tilbage herfor, da Forholdene er saa usikre.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dansk Styrmand skyllet over Bord i Atlanterhavet

Forenede Dampskibs-Selskab har fra Damperen »Virginia«, Kaptajn A. C. Jensen, modtaget Telegram om, at Skibet, der er paa Vej fra New York til Oslo, Lørdag Aften har været ude i en Orkan, hvorunder tredje Styrmand Rothausen er blevet skyllet over Bord. Ulykken skete Kl. 22,50, og i Telegrammet tilføjes, at alle Redningsforsøg har været forgæves.

Styrmand Rothausen var 29 Aar gammel. Han var bo-siddende i København og efterlader sig Hustru og et lille Barn.

Jubilæums-Stabelafløbning fra Helsingør Skibsværft

Ved Helsingør Skibsværft var der i Lørdags Jubilæums-Stabelafløbning, idet Værftets 250. Nybygning løb af Stabelen. Det var Frugtmotorskibet »Benty« til det franske Rederi »Cie Fraissinelle«, der tidligere har ladet bygge Frugtmotorskibe ved Værftet i Helsingør. Stabelafløbningen overværedes af Rederiets Direktør M. Munneron og Fru, Admiral Carstensen, Skibsreder E. Hahn-Petersen, Direktør Scherffenberg fra Bureau Veritas, den franske Konsul i Helsingør Fr. Hansen, Værftets Direktion og Ingeniører. Over 1000 Tilskuere overværede i det straalende Solskin Stabelafløbningen, der forløb paa allerbedste Maade.

Stabelafløbning

Fra Naxskov Skibsværft er Motorskibet »Imperial« — det tredje af de Skibe, som Værftet bygger til Compania Sud Americana de Vapores i Valparaiso — løbet af Stabelen.

»Imperial« har følgende Dimensioner: Længde 410 Fod. Bredde paa Spant 58 Fod, Dybde til Shelterdæk 33 Fod 9 Tommer og Lasteevne ca. 5800 Tons d.w. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse med lukket Shelterdæk, Bak, Hude midtskibs og Poop, samt med Apterling for 34 Passagerer paa 1. Klasse og 126 Passagerer paa 3. Klasse.

»Imperial« blev døbt af Mrs. Barrit, der er gift med Rederiets Repræsentant i London, der overværede Afløb-

ningen. Endvidere saas Mr. Dilworth fra Liverpool, de herværende chilenske Inspektører, Værftets Ledelse, Repræsentanter for Lloyds Register i København og en Del indbudte Gæster.

Dansk Kontrolofficer død efter Bombardement.

Under et Bombardement paa Havnebyen Tarragona i Spanien faldt der flere Bomber paa den engelske Damper »Stanwell«, nedkastet af de spanske Nationalitet-Flyvere. Flere Ombordværende blev dræbt, og den danske Kontrolofficer, Kaptajn M. C. Madsen, der var om Bord, blev saa alvorligt saaret, at han senere døde.

Kaptajn Madsen, der blev 63 Aar gammel, havde sit Hjem i Odense og havde i sin Tid gjort Tjeneste i flere Selskaber, bl. a. D.F.D.S.

BEKENDTGØRELSE

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 5. April Kl. 15, Ny Tolddogade 3, med følgende Dagsorden:

- 1) Aflæggelse af Aarsberetningen.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København den 17. Marts 1938.

Bestyrelsen.

POSITIONSLISTE PR. 15. MARTS 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Helsingør 25.2.
s.s. *Aarø*, Bastrup, ank. Cagliari 11.3.
s.s. *Aarø* pass. Finisterre 7.3. p. R. t. Setubal & Dunkirk.
s.s. *Aase* afg. Korsør 9.3. til Helsingør.
m.t. *Aase Mærsk* ank. Rotterdam 27.2.
s.s. *Absalon* pass. Finisterre 8.3.
m.s. *African Reefer* afg. Cristobal 6.3.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Aden 14.3. til Suez hjg.
s.s. *Agnete* pass. Gibraltar 10.8. vestg.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Antwerpen 2.3. til Alexandria.
s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 8.3. til Buenos Aires.
s.s. *Alf* ank. Danzig 10.3.
s.s. *Alfa* pass. Gibraltar 11.3.
s.s. *Algarve* afg. Alexandria 10.3. til Algier.
m.s. *Almena* afg. Puerto Armuelles 7.3.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Aden 11.3. til Colombo udg.
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Buenos Aires 4.3.
m.t. *American Reefer* afg. Pto. Armuelles 7.3.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Astoria 13.3. til SanFrancisco hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 27.2.
m.s. *Anna Mærsk* afg. San Pedro 26.2.
s.s. *Anna* afg. Larne 15.3.
m.s. *Annam*, Seier Christen, ank. Kbhvn. 13.3.
s.s. *Anne* pass. Gibraltar 2.3. til Malta.
m.s. *Argentina* afg. New Orleans 24.2. til Kbhvn.
m.s. *Arizona* ank. New York 14.3.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Hampton Rds. 2.3. til Freeport.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Wilmington 6.3.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Dakar 13.3. til Fremantle udg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Helsingør 8.3.
s.s. *Aslaug* pass. Gibraltar 11.3. østg.
m.s. *Asnæs* pass. Millford Haven 16.3.

m.s. *Astoria*, Norregaard, afg. Balboa C.Z. 11.3.
s.s. *Astra* ank. Norfolk 6.3.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Port de Blanc 11.3. til Huelva.
m.s. *Australian*, Hansen, ank. Los Angeles 3.3.
m.s. *Australian Reefer* afg. Cristobal 11.3.
s.s. *Avance* ank. Svendborg 23.2.

B

s.s. *Belgien* ank. Newport 9.3.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Gibraltar 10.3.
s.s. *Bergenshus* ank. Trondheim 15.3.
s.s. *Bertha* ank. Danzig 6.3.
s.s. *Bes* pass. Dover 4.3.
s.s. *Betta* ank. Kotka 13.3.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Gibraltar 18.2.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. Las Palmas 13.3.
s.s. *Birgitte* afg. Hull 10.3. til Jaffa.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Newcastle 11.3. til Dakar.
s.s. *Bodil* afg. Palermo 14.3.
s.s. *Bogø*, Nielsen, oplagt.
m.s. *Boringia*, Væring, pass. Ushant 15.3. til Marseilles udg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Bremen 11.3. til U.S.A.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Methil 11.3.
m.s. *Brasilian Reefer* afg. Buenos Aires 5.3.
s.s. *Brasilien* ank. Nr. Sundby 13.3.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Herøen 11.3. til Alexandria.
s.s. *Britta* afg. Imingham 14.3.
s.s. *Braholm* afg. Antwerpen 9.3. til Alexandria.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. New York 7.3. til Gdynia.
s.s. *Brynhild* afg. New York 27.2. til Oslo.

C

m.s. *California* afg. Buenos Aires 7.3. til Kbhvn.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 15.3.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15.3.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	451,50	AMSTERDAM.....	250,00
BERLIN.....	180,80	STOCKHOLM.....	115,50
PARIS.....	13,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,90	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,70	PRAG.....	15,95
ROM.....	23,90	WARSAWA.....	85,65

m.s. *Canadian Reefer* pass. Balboa 15.3.
 s.s. *Carmen* pass. Helsingør 15.3.
 m.t. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 26.2.
 s.s. *Charkow* afg. Catania 15.3. til Messina.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Manila 1.3.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Kbhvn. 12.3.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Haifa 12.3.
 m.s. *Chr. Holm* afg. Toulon 13.3. til Tripolis.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Baltimore 3.3.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Cape Town 12.3.
 s.s. *Christiansborg* pass. Colon 14.3.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. i Dok i Helsingør.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Dakar 9.3. til Bordeaux.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Wallaroo 9.3.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Shields 11.3.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Garston 9.3.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 14.3.
 s.s. *Dagmar Clausen* ank. Klaipeda 28.2.
 s.s. *Dagmar* afg. Algier 14.3.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Immingham 12.3. til Aarhus.
 m.s. *Danmark* afg. Aruba 11.3. til Avonmouth.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Hamburg 16.3. til Genoa udg.
 s.s. *Deleware* afg. Norfolk, Va., 14.3. til Chester.
 s.s. *Douro* forv. afg. Hamburg 15.3. til Aalborg.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Tampico 8.3.
 s.s. *Ebro* ank. Tunis 14.3.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Kbhvn. 9.3.
 s.s. *Effe Mærsk* oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Egholm* ank. Manchester 14.3.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Conakry 11.3.
 m.s. *Eleonora Mærsk* pass. Flores 26.2.
 s.s. *Elisabeth* ank. Antwerpen 8.3.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Alexandria 9.3.
 s.s. *Ellen* pass. Øland 3.3.
 s.s. *Ellensborg* opl. Kbhvn. 16.2.
 s.s. *Elie, Rasmussen*, afg. Tayal 11.3.
 s.s. *Else* ank. Thames 9.3.
 s.s. *Emanuel* oplagt i Marstal.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Liverpool 9.3. til Digby (N.S.)
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Colombo 25.2.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Nordenham 14.3. til Kbhvn.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* afg. New York 7.3.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* afg. Kaskø 10.3.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. St. Thomas 11.3. til London hjg.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Swansea 23.2.
 s.s. *Ester* ank. Ymuiden 15.3.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* afg. Zeebrugge 9.3. til Haifa.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Kingston 13.3. til Christobal udg.

F

s.s. *Fanø*, Korff, afg. Diellette 13.3.
 s.s. *Finland* ank. Ghent 9.3.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Kbhvn. 9.3.
 s.s. *Flynderborg* pass. Gibraltar 12.3.
 s.s. *Frankrig* afg. Bordeaux 8.3. til Leith.
 s.s. *Fredensborg* ank. Grangemouth 11.3.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Casablanca 13.3.
 s.s. *Freja* ank. Leghorn 28.2.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 15.3.
 s.s. *Frode* ank. Frederikshavn 8.3.
 s.s. *Fylla* ank. Kbhvn. 7.3.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 10.3.
 s.s. *Georgia* afg. Rio de Janeiro 26.2. til Kbhvn.
 s.s. *Gerd* afg. Liverpool 5.3. til Clyde.
 s.s. *Gerda* ank. Purfleet 14.3.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Havnefjord 13.3.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Kobe 10.3.
 s.s. *Gorm* afg. Bahia 13.3. til Pernambuco og Kbhvn.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. San Pedro 2.3.
 s.s. *Grete* pass. Flores 10.3.

s.s. *Gronland*, Sorensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* afg. Cardiff 27.2.
 s.s. *Guðrun* pass. Spurn Hd. 26.2.
 m.s. *Guðrun Mærsk* afg. Liverpool 3.3. til Jaffa.
 s.s. *Gunhild* pass. Dungeness 5.3. til Antwerpen.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Jaffa 28.2.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Saigon 3.3.
 s.s. *Gyda* pass. Barry Is. 10.3. udg.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Kbhvn. 14.3. til Gdynia.
 s.s. *Halfdan* ank. Danzig 12.3.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Gedser 27.1.
 s.s. *Hans Broge* pass. Gibraltar 8.3.
 s.s. *Hans*, From, afg. Frederikshavn 16.3. til Menstad.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Bordeaux 8.3. til Saffi.
 s.s. *Harald* ank. Kbhvn. 15.3.
 s.s. *Harriet* ank. Malmø 15.3.
 s.s. *Helene* pass. Kieler Kanal 13.3.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 4.3.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Corpus Christi 1.3.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Gibraltar 11.3. østg.
 m.s. *Herdis* ank. Haifa 4.3.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. Skagen 10.3. sydg.
 s.s. *Hilde* pass. Dungeness 4.3. vestg.
 s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 12.3.
 s.s. *Holland* pass. Brunsbüttel 10.3. p. R. t. Klaipeda.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Shanghai 14.3. til Yokohama udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Sevilla 6.3.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Cork 3.3. til Norge.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Zeebrugge 1.3. til Marseilles.
 s.s. *Inger Toft* ank. Lissabon 14.3.
 s.s. *Inger* ank. Watchet 15.3.
 s.s. *Irene Maria*, Evers, ank. Garston 14.3.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Hull 7.3. til Santos.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Ghent 14.3.
 s.s. *Ivar* afg. Aalborg 24.2. til New York.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 13.3.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Halifax 1.3.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Ziquinchor 11.3.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Miami 32.2.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Aden 11.3. til Colombo udg.
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 1.3.
 s.s. *Jenny* ank. Split 14.3.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. La Coubre 11.3. indg.
 s.s. *Johanne* ank. Vlissingen 15.3.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Swansea 4.3.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 14.3.
 s.s. *Jonna* pass. Æquator 9.3.
 s.s. *Juliane* afg. Nemours 1.3. til Grangemouth.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Colombo 15.3. til Aden hjg.
 s.s. *Jutta* ank. St. Louis 15.3.
 s.s. *Jytte* afg. Danzig 20.1.
 s.s. *Jægersborg* opl. Kbhvn. 10.3.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Bilbao 11.3. til Barrow.
 s.s. *Kalø*, Brockmann, afg. Yarmouth 11.3. til Preston.
 s.s. *Karen* afg. St. Louis du Rhone 6.3.
 s.s. *Karen Toft* ank. Situbal Portugal 30.2.
 s.s. *Karla* afg. Teneriffe 12.3.
 s.s. *Katholm* ank. Manchester 10.3.
 m.t. *Katrine Mærsk* pass. Bermuda 4.3.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Barry Is. 11.3. p. R. t. Newport.
 s.s. *Kentucky* afg. Gøteborg 12.3. til Boston.
 s.s. *Kirsten* afg. Hamburg 3.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. N. Waterweg 10.3.
 s.s. *Kjøbenhavn* afg. Pomaron 11.3. til Rouen.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Esbjerg 9.3.
 s.s. *Knut* pass. Gibraltar 2.3.
 s.s. *Kongea* afg. Cardiff 27.2.

L

s.s. *Laila* afg. San Antonio 7.3.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Marseilles 14.3. til London hjg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt i Frederikshavn.
 s.s. *Laura* afg. Marseilles 13.3.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Jaffa 6.3. til Liverpool.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Louisburg 3.3. til Newport.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Horsens 12.3.
 s.s. *Lillian* afg. Kotka 15.3.
 s.s. *Lily* afg. Gdynia 2.3. til Ghent.
 s.s. *Lilleborg* ank. Gdynia 11.3.
 s.s. *Linda* afg. Rotterdam 10.3.
 s.s. *London* lagt op i Kbhvn.
 s.s. *Lotte* ank. Hamburg 9.3.
 m.s. *Louisiana* ank. Kbhvn. 13.3.
 m.s. *Lundby*, Lund, forv. ank. Trinidad 23.3.
 s.s. *Lynæs* pass. St. Abbs Head 13.3.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. New York 25.2. til Antilla.
 s.s. *Magnus* ank. Havre 11.3.
 s.s. *Maja* pass. Hirtshals 15.3.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Kap St. Lucas 15.3. p. R. t. Portland udg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Derwenthaugh 11.3. til Kbhvn.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Baltimore 2.3. til Osaka.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Finisterre 13.3. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Margrete* ank. Oran 14.2.
 s.s. *Margrethe* ank. London 14.3.
 s.s. *Marianne* ank. Bona 7.3.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Haifa 28.2.
 s.s. *Marie Toft* afg. Newport 12.3.
 s.s. *Marna* afg. Habana 7.3.
 m.s. *Marocco* afg. Antwerpen 11.3. til Casablanca.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Halifax NS. 9.3.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Kbhvn. 5.3.
 s.s. *Marx* afg. Sluiskil 9.3.
 s.s. *Maryland* ank. Galveston 7.3.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Guaymas 27.2.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Bangkok 8.3.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 9.3.
 s.s. *Mette* afg. Zeebrügge 2.2.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Sabang 2.2.
 s.s. *Minsk* afg. Oran 10.3. til Rotterdam.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Gdynia 12.3. til Nantes.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal
 s.s. *Najaden* ank. Kotka 14.3.
 s.s. *Nancy* ank. Nakskov 11.2.
 s.s. *Nerma* afg. Rotterdam 14.3.
 s.s. *Nevada* afg. Santos 25.2. til Madeira.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Tampa 9.3. til San Pedro.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Kobe 11.3. til New York.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Barletta 7.3. til Aghia Morina.
 s.s. *Niobe* ank. Rotterdam 12.3.
 s.s. *Norco* ank. Svendborg 26.2.
 m.s. *Nordbo* afg. Saigon 24.2. til Dunkirk.
 s.s. *Nordborg* ank. Setubal 12.3.
 s.s. *Nordby* pass. Helsingør 11.3. sydg.
 s.s. *Norden* pass. Spurn Hd. 19.2. p. R. t. London.
 m.s. *Nordfarer* ank. Naples 21.2.
 m.s. *Nordhavet* afg. Lisbon 1.3. til New York.
 m.s. *Nordhval* afg. Los Angeles 23.2. til Philadelphia.
 m.s. *Nordkap* ank. Lisbon 9.3.
 s.s. *Nordlys* afg. New Orleans 25.2. til Kbhvn.
 m.s. *Nordpol* pass. Beachy Hd. 21.2.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Chester 8.3.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 15.3.
 s.s. *Olga* ank. Helsingør 9.3.
 m.s. *Olga S.* ank. New York 10.3.
 s.s. *Oluf Mærsk* pass. Ushant 3.3.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Manila 24.2.
 m.s. *Oregon* ank. Necochea 9.3.
 s.s. *Orion* pass. Rockall 5.2. vestg.
 s.s. *Oslo* afg. Danzig 12.3. til London.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Greenock 8.3. til St. Thomas.

P

s.s. *P. Madsen* oplagt i Kbhvn.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Boston 8.3. til Rotterdam.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, pass. Minikoi 13.3. til Suez hjg.
 s.s. *Paris* afg. 12.3. til London pass. Kbhvn. 14.3.
 s.s. *Paula* ank. Valparaiso 12.3.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Sabang 15.3. til Japan udg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Manila 10.3.
 s.s. *Pia* pass. Vlissingen 14.3.
 s.s. *Polly* afg. Gdynia 4.3.
 s.s. *Prins Knud* ank. Danzig 12.3.

R

s.s. *Randa* pass. Kiel Kanal 13.3.
 s.s. *Riga* ank. Haderslev 14.3.
 s.s. *Rigmor* pass. Cap Bon 8.3.
 s.s. *Rikke* i Manchester.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 14.3.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Goole 11.3. til Altona.
 s.s. *Robert* afg. Granton 1.3.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. N. Waterweg 10.3. til London.
 s.s. *Rosenborg* ank. Aalborg 11.3.

S

s.s. *Saga* afg. Frederiksstad 14.3. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Odessa 4.3.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Guiria 12.3.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Nordenham 13.3. til Kbhvn.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Gdynia 13.3. til Ghent.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 7.3.
 s.s. *Sejro*, Rasmussen, afg. New Orelans 28.2. til Nr. Sundby.
 s.s. *Selma* pass. Dnugeness 14.3.
 s.s. *Sessa* afg. New York 11.3.
 m.s. *Stam*, Ravnsnæs, afg. Seishin 15.3. til Kobe hjg.
 s.s. *Signe* ank. Helsingør 2.3.
 s.s. *Sigrid* afg. Shell Haven 11.3. til Rotterdam.
 s.s. *Silkeborg* afg. Port Gentil 9.3.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Marseilles 8.3. til Oporto.
 s.s. *Skagen* ank. Stettin 15.3.
 s.s. *Skagerak* ank. Gdynia 6.3.
 s.s. *Skandia* afg. Aruba 6.3. til Stockholm.
 s.s. *Skjold* afg. Gdynia 15.3. til Tallinn.
 s.s. *Skodsborg* pass. Kbhvn. 13.3.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 13.3.
 s.s. *Sonja*, Dulin, ank. Huelva 6.3.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Ushant 3.3.
 s.s. *Sophie* ank. Danzig 5.3.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 15.3. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Flushing 10.3. til Marseilles.
 s.s. *Stella* pass. Helsingør 14.3.
 m.s. *Stensby*, Kähler, afg. San Pedro 8.3. til Garston og Avonmouth.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Fraser River 12.3.
 s.s. *Stockholm* ank. Lorient 14.3.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Gdynia 8.3.
 s.s. *Svanhild* ank. Oslo 12.3., afg. forv. 15.3. til Kbhvn.
 s.s. *Svanholm* afg. Swansea 14.3. til Kbhvn.
 s.s. *Svava* ank. Antwerpen 13.3.
 s.s. *Svend Pii* oplagt.
 s.s. *Søborg* afg. Casablanca 14.3.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 15.3. til Randers.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Sydney NSW. 9.3.
 s.s. *Tanja* ank. Gravesend 14.3.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Yokohama 1.3.
 s.s. *Teddy*, Meyer, under Reparation i Helsingør.
 s.s. *Tekla* afg. Tyne 7.3. til Helsingør.
 s.s. *Tennessee* afg. Gdynia 19.2. til Santos.
 m.s. *Thyra S.* afg. Jaffa 4.3. til London.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Bangkok 14.3. hjg.
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 12.3. til Antwerpen.
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Gdynia 15.3.
 s.s. *Tove* ank. Oporto 28.2.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Kbhvn. 27.2.
 s.s. *Transporter* afg. Hirtshals 25.2. til Odense.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Bandholm 16.3.
 s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 15.3.
 m.s. *Tunis* ank. Kbhvn. 13.3.
 s.s. *Tula* ank. Kbhvn. 9.3.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, forv. ank. Buenos Aires 15.3.

U

s.s. *Uffe* ank. Alexandria 12.3.
 s.s. *Ulla* afg. Rio 11.3.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Sete 6.3.
 s.s. *Uranienborg* pass. Cape Race 7.3.

V

s.s. *Valborg* pass. Skagen 7.3.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Esbjerg 13.3.
 s.s. *Venus* pass. Hammershus 10.3. vestg.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Middlesbrough 3.3.
 s.s. *Viborg* ank. Huelva 13.3.
 s.s. *Viola* afg. Alexandria 28.2. til London & Hull.
 s.s. *Virginia* afg. New York 5.3. til Oslo.
 s.s. *Vitus Bering* ank. forv. Christobal 17.3.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. afg. Fremantle 16.3.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Sfax 9.3. til London.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 12.3.

Y

s.s. *Yrsa* i Dok i Frederikshavn 11.3.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. West Hartlepool 14.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

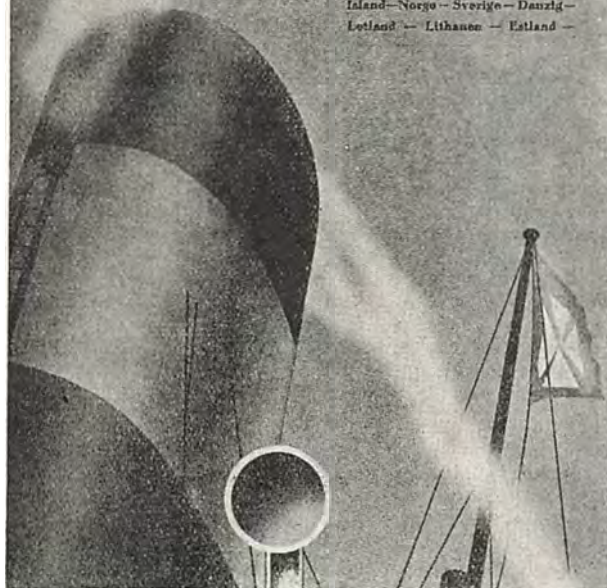
Set. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —
Brasilien — Nordafrika — Italien —
Spanien — Portugal — Frankrig —
Belgien — Tyskland — Storbritannien —
Island — Norge — Sverige — Danzig —
Letland — Litauen — Estland —



ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

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

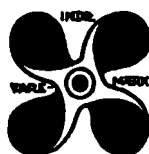
Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN

AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 98 • KØBENHAVN V • TLF.: C. 7809



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

REDERI, OG HANDELSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon : 9246

Telegramadr. :
MONTANAKUL

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmelid"
Amallegade 38

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

KAAS & SØRENSEN
INDEHAVER

Skibsklarering
Kommission

G. E. OLSEN

Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter

HELSINGØR
Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 • Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset



Weioliin Skibsfarver

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams : **ROTTERDAM** Telephone: 34830 (3 lines)
Vinkco

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/ D. EKLÖF & Co. O/Y

SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

and the Baltic & International Maritime Conference

Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE
SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA — Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 16. Marts 1938.

Nr. 11.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 13, København K.

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

I. Østersøen.

717. Danmark. Bornholm. Rønne Havn. Sydhavnens NE.-lige Molehoved. Klar Lanterne anbragt.

En klar Lanterne, der tjener til Belysning af Molehovedet, er anbragt paa Sydhavnens NE.-lige Molehoved paa $55^{\circ} 05' (42'')$ N. $14^{\circ} 41' (54'')$ E.
(Kort Nr. 231 og 262. Danske Lods, Side 428. Havnelods, Side 172.)

718. (P). Danmark. Bornholm. Nekse. Taagesignal forandres.

Den 1. Juli d. A. eller snarest derefter forandres Taagesignalet med Sirene fra Fyret paa NE.-Enden af den store Bølgebryder ved *Nekse* Havn til Et-Stød hver 30^s , Stød 5^s , Pause 25^s .

c. $55^{\circ} 03',6$ N. $15^{\circ} 08',2$ E.

(Fyr-Fort. Nr. 493.)

719. Sverige. Kalmarsund. Afmærkning genudlagt.

(U. f. s. Nr. 10/697. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Sømærker er atter udlagt paa Station:

1. Lys- og Klokketønden *Norra angröringsbojen* paa c. $56^{\circ} 41',6$ N. $16^{\circ} 24',5$ E.
Lystønderne *Krongrundet västra*, *Osvallsgrundet västra* og *Bosen* i *Kalmarsunds*

Djupränna.

2. Klokketønden *Hatten* paa c. $56^{\circ} 46',2$ N. $16^{\circ} 30',1$ E.

(E. f. S. Nr. 3/147 1938.)

720. Sverige. Indløbet til Mönsterås. St. Oknö. Lodsudkigsstation genaabnet.

(U. f. s. Nr. 10/617. Stockholm 1938.)

Lodsudkigsstationen paa *St. Oknö* paa c. $57^{\circ} 00',2$ N. $16^{\circ} 32',1$ E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 1/3 1938.)

721. Sverige. Indløbet til Mönsterås. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 10/616. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Oknö östra og *västra* c. $57^{\circ} 00'$ N. $16^{\circ} 32'$ E. *Karshamnsgrundet*. *Eckelöskär*.

722. Sverige. Stockholm Skærgaard. Västra Haga Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 10/696. Stockholm 1938.)
Västra Haga Fyr paa c. 59° 23',₇ N. 18° 10',₇ E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 2/97 1938.)
723. Sverige E.-Kyst. Öregrunds Skærgaard. Vaddö Kanal. Broarbejde. Fartbestemmelse.
(U. f. s. Nr. 10/615. Stockholm 1938.)
Paa Grund af Brobygning over Vaddö Kanal ved *Bagghus* paa c. 59° 56',₄ N. 18° 51',₁ E. skal Stedet passeres med størst mulig Forsigtighed og mindst mulig Fart.
724. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 10/614. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Fyr N. for Breddeparallellen 63° 26',₃ N. er atter tændt:
Fjärdgrund, Bredskär södra og norra, Långhalsudde, Umeå uthamn yttre og inre, Bredskärssund södra og norra, Holmögdal, Reveln östra og västra, Järnåshamn yttre, nedre og övre, Järnåshamn inre, nedre og övre, Järnäs Sandö, Kyrkhälludden, Nordmalings yttre og inre.
(E. f. S. Nr. 6/349 1938.)
725. (P). Tyskland. Kielerfjord. Kiel Havn. Möltenort. Lystønde udlægges.
(N. f. S. Nr. 10/929. Berlin 1938.)
I Slutningen af Marts d. A. udlægges paa 54° 22' 50" N. 10° 11' 51" E. i 14,₅ m Vand, c. 120 m NNW. for *Möltenort Huk*, en sort Lystønde mærket med hvidt „*Kiel 6 a*“, og som viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 16^s.
(Kort Nr. 279 og 298.)
- II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Sya for Fyn og Lille-Bælt.
726. (T). Danmark. Sundet. Helsingør N. Varselfyr for Søkabler midlertidig forandret.
N.-lige Varselfyr for Søkabler paa c. 56° 02',₈ N. 12° 36' E. og Mellemste Varselfyr for Søkabler paa c. 56° 02',₇ N. 12° 36',₁ E. viser indtil videre henholdsvis grønt, fast Lys og rødt, fast Lys.
(Fyr-Fort. Nr. 212 a og b samt 213 a og b.)
727. Danmark. Sundet. Kastrup Havn. Somærker genudlagt.
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost ved N.-Siden af den gravede Rende til *Kastrup Havn* paa 55° 38' (23") N. 12° 40' (20") E. samt den lige overfor liggende hvide Stage med Halmvisk ved S.-Siden af Renden er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 6/362 1938.)
728. Sverige. Sundet. Hälsingborg. Södra Hamn. Tørdok færdigbygget. Trafikforbud ophævet.
(U. f. s. Nr. 10/637. Stockholm 1938.)
Den nye Tørdok i *Hälsingborg södra hamn* er færdigbygget, og det midlertidige Forbud mod Trafik efter Mørkets Frembrud er ophævet.
c. 56° 02',₄ N. 12° 41',₈ E.
(E. f. S. Nr. 4/230 1936.)
729. (T). Sverige. Sundet. Hälsingborg. Indløbet til Norra Hamnbassäng. Havnearbejder. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 10/700. Stockholm 1938.)
I Indløbet til N.-lige Havnebassin er Ombygningen af den W.-lige Kaj paabegyndt og i Forbindelse hermed tillige Uddybningsarbejder. Efter Mørkets Frembrud er Grænselinien for den gamle Kaj afmærket med klare Lanterner.
c. 56° 02',₇ N. 12° 41',₅ E.

730. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro NW. Lys- og Fløjtetønde udlægges.
Omkring den 1. April d. A. udlægges der paa $55^{\circ} 04' (16'') N. 11^{\circ} 18' (24'') E.$ i c. 8 m Vand, c. 3 Sm 311° fra *Vejro Fyr*, en rød Lys- og Fløjtetønde med hvidt mærket „*Vejro*“. Fyrkarakteren bliver hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink c. 1^s , Mørke c. 1^s , Blink c. 1^s , Mørke c. 1^s , Blink c. 1^s , Mørke c. 10^s . Ombyttes, naar Is kan forventes, med en rød Spirtønde.

(Kort Nr. 306, 299, 279 og 280. Danske Lods, Side 502 og 515. Fyr-Fort. Nr. 615 A. Søm.-Fort. Side 72, Nr. 17 a.)

731. (P). Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Tranekær Fyr forandres.

Den 15. April d. A. eller snarest derefter vil *Tranekær Fyr* paa $54^{\circ} 59' 16'' N. 10^{\circ} 53' 28'' E.$ blive ændret til elektrisk Fyr. Lysevnen vil dermed forøges fra $16,5$ til 24 Sm, medens Blinklængden formindskes fra $0,4^s$ til $0,2^s$, saaledes at Fyrkarakteren derefter bliver hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s , som følger: Blink $0,2^s$, Mørke $3,8^s$, Blink $0,2^s$, Mørke $3,8^s$, Blink $0,2^s$, Mørke $11,8^s$. -- Iøvrigt bliver Fyret uforandret. (Fyr-Fort. Nr. 355.)

732. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Enehoj Ledefyr. Oplysning om Fyr.

1. *Enehoj Bagfyr*s Plads er $54^{\circ} 50' 13'' N. 11^{\circ} 01' 26'' E.$

2. Ledefyrene er overet i Pejling 120° .

(Kort Nr. 296, 221, 299 og 298. Danske Lods, Side 337, Tillæg Nr. 3, Side 51. Fyr-Fort. Nr. 363 a og b.)

733. Danmark. Lille-Bælt. Haderslev Fjord. Uddybningsarbejder fuldført. Dybde normal.

Oprensningen af Sejllobet i *Haderslev Fjord* og *Haderslev Havn* er tilendebragt. Dybden er nu atter normal, $6,5$ m. Gravemaskinerne med tilhørende Slæbemateriel er fjernet, saaledes at Løbet nu er frit.

c. $55^{\circ} 15' N. 9^{\circ} 30' E.$

(E. f. S. Nr. 1/24 og 23/1936 1937. Kort Nr. 307, 318 og 241. Danske Lods, Side 362. Havnelods, Side 78, Tillæg Nr. 1, Side 11.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

734. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Nye E.-Mole Hoved. Fyrs Plads.

Det røde og grønne Fyr med En-Formørkelser paa det nye E.-Mole Hoved er beliggende paa $56^{\circ} 09' 40'' N. 10^{\circ} 14' 07'' E.$

(Kort Nr. 252 og 227. Havnelods, Tillæg Nr. 1, Side 3. Fyr-Fort. Tillæg Nr. 1, Side 12, Nr. 152 A.)

735. (P). Sverige. Kattegat. Indlobet til Göteborg. Vinga södra Lys- og Klokketønde udlægges.

(U. f. s. Nr. 10/638. Stockholm 1938.)

I Løbet af 1938 udlægges paa $57^{\circ} 36',_{10} N. 11^{\circ} 40',_{00} E.$ en sort- og rødmalet Lys- og Klokketønde, *Vinga södra*, der skal vise rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. En automatisk Klokke afgiver Et-Slag hver 12^s .

(Kort Nr. 246, 211 og 236. Danske Lods, Side 219.)

736. (P). Danmark. Limfjorden. Gravet Rende over Løgstør Grunde. Lystønde og Klokketønde udlægges.

Omkring Midten af April d. A. udlægges paa c. $56^{\circ} 57',_6 N. 9^{\circ} 09',_5 E.$, W. for Indløbet til den gravede Rende over *Løgstør Grunde*, en rød Lystønde, *Løgstør*, mærket med et hvidt „L“, og som skal vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $4\frac{1}{2}^s$. Tønden udlægges paa 6 m Kurven N. for Fyrlinien c. 1100 m W. for den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Løgstør Grunde*. Nøjagtig Plads vil senere blive meddelt. — Inddrages, naar Is gør det nødvendigt, uden at erstattes af noget Vintersmærke.

Umiddelbart E. for Lystønden vil der blive udlagt en rød Klokketønde, *Løgstør Grunde N*. Ved Inddragning for Is vil den ikke blive erstattet med Vintersmærke.

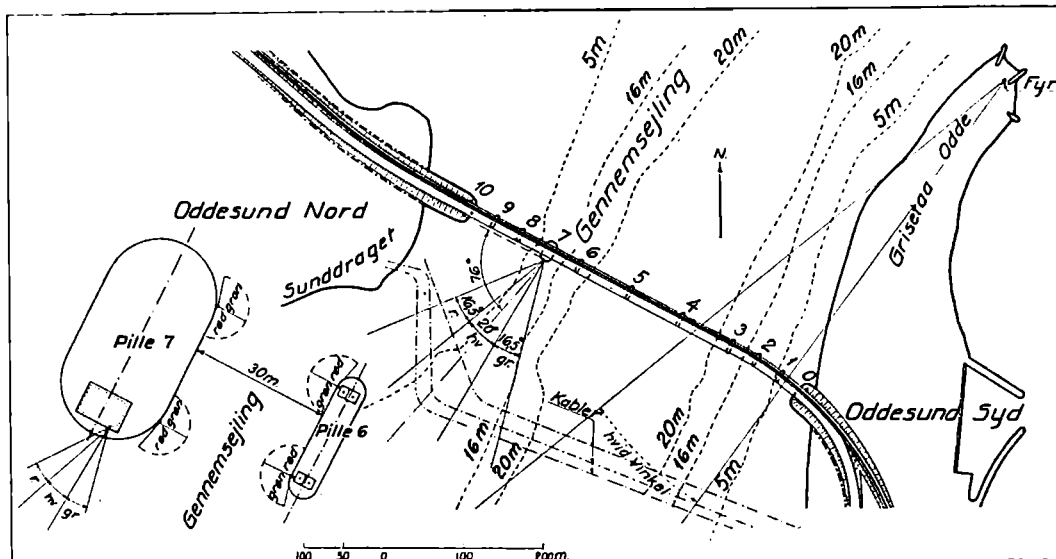
(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 460. Fyr-Fort. 565 A og B. Søm.-Fort., Side 63, Nr. 8 a og b.)

737. (P). Danmark. Limfjorden. Oddesund Bro. Gennemsejlingsaabning flyttes. Trafksignaler. Fyrbelysning.

Omkring 25. Marts d. A. vil det sidste Brofag (4—5) blive anbragt paa Plads, hvorefter Skibsfarten henvises til at benytte Gennemsejlingen i Broens Klapparti mellem Pillerne 6 og 7 (jfr. hosstaaende Kortskitse).

Følgende midlertidige Bestemmelser for Passage af Broen træder samtidig i Kraft. Om Dagen vil Klapbroen normalt være lukket.

Naar et Skib har givet Signal for at tilkendegive, at Broen ønskes aabnet, vil der fra den paa Broen anbragte Signalmast blive afgivet følgende Svarsignal:



- a) 1 rødt Lys, der betyder at Gennemsejling er forbudt, eller at der skal ankres.

Dette Signal afgives, naar Broen paa Grund af Arbejdet, Vejrforholdene eller lign. ikke kan passeres.

- b) 2 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende Nord fra kan passere Broen.
 c) 3 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende Syd fra kan passere Broen.
 d) Tændes der foruden det under b) eller c) omhandlede Signal et violet Lys, betyder det, at der skal varpes gennem Broen.

Indtil Passagesignalet modtages fra Broen skal Skibet holde sig i en Afstand af mindst 300 m fra denne.

Om Natten vil Klapbroen blive staaende aaben, og Broaabningen vil være afmærket med 2 grønne Lanterner paa Styrbords Side og 2 røde Lanterner paa Bagbords Side.

Endvidere tændes paa Klappillen (7) et Vinkelfyr, der viser hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: c. 10 m. Synsvidde: c. 11 Sm. Fyret, der er anbragt paa Broens Manøvrehus, lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra c. $15\frac{1}{2}^{\circ}$ til c. 32° . 3. Rødt i Pejl. fra c. 52° til c. $68\frac{1}{2}^{\circ}$.
 2. Hvidt i — — c. 32° — c. 52° .

Fyret tjener som Anduvningsfyrt for Gennemsejlingsaabningen SW. fra.

Broen vil formentlig være færdig til at tages i Brug inden Midten af Maj d. A. c. $56^{\circ} 34',6$ N. $8^{\circ} 33',7$ E.

(E. f. S. Nr. 1/44 og 1/45 1938. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 453. Havnelods, Side 158. Fyr-Fort. Nr. 531 A og B.)

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

I Tyborøn Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa Havrevlen $5,8$ m, i Svaneholm Fyrlinie: $5,9$ m, i Sælhundeholm Løb: $4,2$ m, i Gaaseholm Løb: $2,2$ m, i Svaneholm Løb: $0,4$ m og i Kobberø Løb: $2,5$ m. Der er saaledes for Tiden ind til Tyborøn Havn $5,8$ m Dybde over Havrevlen og $5,0$ m i Svaneholm Fyrlinie og $4,2$ m i det W.-lige Indløb til Limfjorden.

Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybdgaaende end 5,8 m at benytte Lods.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E. — 3,0 m.

b. 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E. — 3,2 m.

c. 56° 42' (48") N. 8° 13' (10") E. — 3,8 m.

Ved den hvide Stage med Halmvisk S. for Lystønde *Sælhundeholm Lob C* paa 56° 39' (30") N. 8° 14' (20") E. findes en Pulle med 2,5 m Vand.

Hagen, der fra W.-Siden af Løbet strakte sig ud imellem Lystønde *Sælhundeholm Lob Nr. 3* paa 56° 40' (00") N. 8° 14' (16") E. og den røde Stage med 1 opadvendt Kost SSW. for Lystønden, er delvis fjernet.

(E. f. S. Nr. 6/366 1938.)

739. Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Oslo Havn. Brænding.

(U. f. s. Nr. 10/641. Stockholm 1938.)

Brænding forekommer indenfor 6 m Kurven 30 m S. for *Rausekkene Fyr* paa 59° 53' 03" N. 10° 42' 16" E.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

740. (T). Norge. Buholmråsa. Saksa Fyr midlertidig slukket.

(B. f. F. Nr. 4. Oslo 1938.)

Saksa Fyr paa c. 64° 24' N. 10° 26' E. er beskadiget og slukket. Fyret vil blive repareret, saa snart Forholdene tillader det.

741. (T). Norge. Frøya. Gulholmen Fyr midlertidig slukket.

(B. f. F. Nr. 4. Oslo 1938.)

Gulholmen Fyr paa c. 63° 43' N. 8° 34' E. er beskadiget og slukket. Fyret vil blive repareret, saa snart Forholdene tillader det.

742. (T). Norge. Frøyfjorden. Frøyfjorden Fyr ødelagt.

(B. f. F. Nr. 4. Oslo 1938.)

Frøyfjorden Fyr paa c. 63° 39' N. 8° 30' E. er ødelagt. Fyret vil først blive genbygget i Løbet af Sommeren 1938.

743. (T). Norge. Hustadvika. Midtflu Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.

(B. f. F. Nr. 4. Oslo 1938.)

Lys- og Fløjtetønden *Midtflu* paa c. 63° 02' N. 7° 10' E. er for Tiden slukket. Den vil atter blive tændt, naar Vejrforholdene tillader det.

744. (T). Norge. Hustadvika. Kolbeinsflu. Lys- og Fløjtetønde bortdrevet.

(B. f. F. Nr. 4. Oslo 1938.)

Lys- og Fløjtetønden *Kolbeinsflu* paa c. 62° 58' N. 6° 53' E. er bortdrevet fra sin Station.

745. (T). Norge. Buddypet. Storesundet. Fyr midlertidig slukket.

(B. f. F. Nr. 4. Oslo 1938.)

Storesundet Fyr paa c. 62° 54' N. 6° 54' E. er beskadiget og slukket. Fyret vil blive repareret, saa snart Forholdene tillader det.

746. (T). Norge. Stadt. Buholmen. Fyr midlertidig slukket.

(B. f. F. Nr. 4. Oslo 1938.)

Buholmen Fyr paa c. 62° 10' N. 5° 05' E. er for Tiden slukket. Fyret vil atter blive tændt, naar Vejrforholdene tillader det.

747. (T). Norge. Sildegapet. Gamla Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.

(B. f. F. Nr. 4. Oslo 1938.)

Lys- og Fløjtetønden *Gamla* paa c. 62° 06' N. 5° 06' E. er for Tiden slukket. Den vil atter blive tændt, naar Vejrforholdene tillader det.

748. Danmark. Tyboron. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.

Lys- og Fløjtetønden *Tyboron* paa c. 56° 43' N. 8° 10' E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 10/715 1938.)

749. (P). Danmark. Graadyb Fyrskib. Fyrkarakter forandres.

I Løbet af Foraaret vil Fyrkarakteren for *Graadyb* Fyrskib paa c. 55° 20' N. 8° 05' E. blive ændret fra vekslende hvidt og rødt Gruppe-Blink til hvidt Gruppe-Blink, 3 Blink hver 1^m, Blink 5^s, Mørke 2^s, Blink 5^s, Mørke 2^s, Blink 2^s, Mørke 44^s. Samtidig forøges Lysevnen fra 18 Sm til 19,5 Sm.

Nærmere Meddelelse om Tidspunktet vil senere fremkomme.

(E. f. S. Nr. 10/668 1938. Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 1.)

750. Tyskland. Pladser for Radiopejlstationerne List, Nordholz og Borkum.

(N. f. S. Nr. 9/894. Berlin 1938.)

Pladserne for følgende Radiopejlstationers Modtager- og Afsenderstation er, som følger:

	Modtager	Afsender
<i>List</i>	55° 01' 18", ₁₀ N.	55° 00' 09", ₁₈ N.
	8° 26' 29", ₀₀ E.	8° 23' 14", ₇₀ E.
<i>Nordholz</i>	53° 47' 06", ₃₀ N.	53° 46' 37", ₇₅ N.
	8° 38' 18", ₂₅ E.	8° 39' 22", ₁₈ E.
<i>Borkum</i>	53° 34' 13", ₀₇ N.	53° 34' 52" N.
	6° 44' 54", ₉₆ E.	6° 39' 58" E.

(Kort Nr. 295, 245, 255 og 264.)

751. Holland. Terschellingerbank Fyrskib. Taagesignal atter normalt.

(B. a. Z. Nr. 57/598. 's-Gravonhage 1938.)

Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Terschellingerbank* paa c. 53° 27' N. 4° 47',₅ E. afgives nu igen med fuld Styrke.

(E. f. S. Nr. 49/3802 1937.)

752. (T). England. East Goodwin Fyrskib ombyttes midlertidig. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(N. t. M. Nr. 15. Trinity House, London 1938.)

Omkring den 12. April d. A. vil *East Goodwin* Fyrskib paa c. 51° 13' N. 1° 36' E. midlertidig for et Tidsrum af c. 3 Maaneder bliver ombyttet med et Reservefyrskib med betydelig nedsat Lysevne. I dette Tidsrum vil Radiofyret ikke være i Funktion. Reservefyrskibet har Pælemast med Fyrlampen paa Halv og uden Topbetegnelse. Fyrkarakteren er hvidt Et-Blink hver 15^s, Blink c. 1^s, Mørke c. 14^s. Taagesignalet afgives med Sirene, Fire-Stød hver 1^m. Undervandssignal afgives med Undervandsklokke, fire hurtigt paa hinanden følgende Slag efterfulgt af Pause paa 22^s.

Yderligere Meddelelse om Genudlægningen af Hovedfyrskibet fremkommer ikke.

753. England. Themsen Munding. Kentish Knock. Oplysning om Vrag.

(N. t. M. Nr. 465. London 1938.)

1. Et Vrag med mindste Dybde 18,₃ m findes paa 51° 39' 02" N. 1° 42' 49" E.
2. Det farlige Vrag paa 51° 39' 00" N. 1° 42' 00" E. findes ikke.

754. England. Themsen Munding. Edinburgh Fyrskib. Oplysning om Plads.

(N. t. M. Nr. 445. London 1938.)

Edinburgh Fyrskib ligger 0,₀₈ Sm W. for den i Kortet angivne Plads og paa 51° 33' (30") N. 1° 15' (30") E., 2,₃ Sm 50° fra *NW.-Shingles* Baake.

755. England. Themsen Munding. Oaze Deep. Oplysning om Dybder.

(N. t. M. Nr. 446. London 1938.)

Nedennævnte Dybder er fundet paa de anførte Pladser i Forhold til *West Barrow* Baake paa c. 51° 34' N. 1° 05' E.:

9, ₁ m	5, ₂₅ Sm	226°	fra Baaken.
7, ₉ m	5, ₀₀ Sm	222°	- —
7, ₀ m	4, ₇₅ Sm	221°	- —

756. (P). England. Themsen. Gravesend Reach. Ny Lystønde udlægges.
(N. t. M. Nr. 11. Trinity House, London 1938.)
Omkring den 4. April 1938 udlægges en ny sort Lystønde ved Navn *Tilbury*, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s. paa c. 51° 27' N. 0° 25' E., 1,32 Sm 275° fra *Shornmead* Fyr. Tønden afmærker Flodens N.-Banke nedenfor *Tilbury*.

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

757. (T). Frankrig. Le Sandettié Fyrskib. Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 9/609. Paris 1938.)
Undervandsmembranen paa *Sandettié* Fyrskib paa c. 51° 13',₄ N. 1° 53',₇ E. er midlertidig ude af Virksomhed.
758. (T). Frankrig. Calais. Signalstation midlertidig nedlagt.
(A. a. N. Nr. 9/615. Paris 1938.)
Signalmasten paa Hovedet af E.-Molen paa c. 50° 58',₃ N. 1° 50',₅ E. er væltet og Signalerne er midlertidig indstillet.
759. (T). Frankrig. Le Havre Fyrskib. Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 9/616. Paris 1938.)
Undervandstaagesignalet fra *Le Havre* Fyrskib paa c. 49° 31',₉ N. 0° 09',₁ W. er midlertidig ude af Virksomhed.
760. England W.-Kyst. Mersey Floden. Oplysning om Afmærkning og Fyr.
(N. t. M. Nr. 431. London 1938.)
1. En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink er udlagt paa 53° 19' (30") N. 2° 56' (30") W., 0,25 Sm 42° fra Skorstenen ved *Eastham* Sluse.
2. Lys- og Klokketønden paa 53° 19' (30") N. 2° 50' (30") W., 0,3 Sm SW. for *Dunoon Point* er permanent inddraget.
3. Fyret paa 53° 21' (00") N. 2° 45' (30") W. ved *Widnes* er forandret fra at vise rødt Lys med En-Formørkelser til at vise rødt Et-Blink. Taagesignalet er nedlagt.
4. En Lys- og Klokkebaad, der er mærket W. 3, og som viser hvidt Et-Blink, er udlagt 0,1 Sm 203° fra sidstnævnte Fyr (3).
761. (T). England W.-Kyst. Morecambe Bugt. Lune Lys- og Klokkebaad ombyttes midlertidig med Lys- og Klokketønde.
(N. t. M. Nr. 14. Trinity House, London 1938.)
Lune Lys- og Klokkebaad paa c. 53° 57' N. 3° 08' W. vil omkring den 11. April d. A. uden nærmere Meddelelse midlertidig blive ombyttet med en sort- og hvid-, lodret sribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s.
762. (T). Shetlands Øerne. Ve Skerries. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 471. London 1938.)
Lys- og Fløjtetønden paa c. 60° 23' N. 1° 49' W. er midlertidig slukket.
763. Irland E.-Kyst. Portavogie Havn Anduvning. Klokketønde flyttet.
(N. t. M. Nr. 432. London 1938.)
Klokketønden er flyttet 0,15 Sm S. efter til 0,55 Sm 106° fra *Portavogie Pier* Fyr paa c. 54° 27' N. 5° 25' W.
(E. f. S. Nr. 19/1571 1937.)
764. Irland E.-Kyst. Rosslare Havn Anduvning. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(N. t. M. Nr. 467. London 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *South Sheer* paa c. 52° 14',₅ N. 6° 15' W. er atter paa Station.
(E. f. S. Nr. 8/534 1938.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

765. Frankrig. Goulet de Brest. Undervandshindring fjernet. Lystønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 479. London 1938.)
Undervandshindringen paa c. $48^{\circ} 21' N.$ $4^{\circ} 33' W.$, $1,05$ Sm 223° fra *Pointe du Portzic* Fyr, er fjernet og Lystønden inddraget.
(E. f. S. Nr. 13/1080 1937.)
766. Frankrig. Ile de Groix. Pen Men. Taagesignal atter i Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 9/612. Paris 1938.)
Pen Men Taagesignal paa c. $47^{\circ} 38',8 N.$ $3^{\circ} 30',6 W.$ er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 7/461 1938.)
767. Frankrig. Guilvinec Anduvning. Vrag.
(A. a. N. Nr. 9/611. Paris 1938.)
Et Vrag, der er synligt ved Lavvande, ligger sunket paa *La Roche Droguen* paa c. $47^{\circ} 45',8 N.$ $4^{\circ} 16',7 W.$
768. Frankrig. Lorient. Les Truies W. Lys- og Fløjtetønde udlagt.
(A. a. N. Nr. 9/613. Paris 1938.)
En rød Lys- og Fløjtetønde ved Navn *La Truie W.*, der er forsynet med kegleformig Topbetegnelse, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$, er udlagt paa c. $47^{\circ} 41',1 N.$ $3^{\circ} 23',4 W.$, 200 m W. for Taarnet *Les Truies*.
Flammens Højde: $6,5$ m. Synsvidde: 12 Sm.
(E. f. S. Nr. 6/382 1938.)
769. Frankrig. Le Croisic. Fyr atter normalt.
(A. a. N. Nr. 9/614. Paris 1938.)
Synsvidden for Fyret *Jetée du Tréhic* paa c. $47^{\circ} 18',5 N.$ $2^{\circ} 31',1 W.$ er atter normal.
(E. f. S. Nr. 51/3973 1937.)
770. (P). Frankrig. Baie de Saint-Jean-de-Luz. Nyt Fyr tændes.
(A. a. N. Nr. 9/619. Paris 1938.)
I den nærmeste Fremtid vil der blive tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, 3 Formørkelser hver 12^s , Lys 4^s , Mørke 1^s , Lys 1^s , Mørke 1^s , Lys 4^s , Mørke 1^s , 1430 m 138° fra *Socoa* Fyr paa c. $45^{\circ} 23',1 N.$ $1^{\circ} 40',5 W.$ Flammens Højde: 70 m. Synsvidde: 21 Sm. 10 m højt Taarn.
Det nye Fyr skal være Forfyr i en Ledefyrlinie, hvoraf *Socoa* Fyr skal være Bagfyr.
De to Fyr har samme Karakter og er synkroniserede. De skal vise stærkt Lys $4\frac{1}{2}^{\circ}$ paa hver Side af Fyrlinien.
Ledefyrlinien skal lede gennem *La Passe d'Ilarguita*.
771. Afrika W.-Kyst. Bijouga Islands. Grund. Lystønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 481. London 1938.)
1. En Grund med $1,4$ m Vand findes paa $11^{\circ} 47' 20'' N.$ $15^{\circ} 40' 30'' W.$
2. Lystønden paa c. $11^{\circ} 43' N.$ $15^{\circ} 43' W.$ er permanent inddraget.
772. Afrika W.-Kyst. Port Gentil. Tønde udlagt.
(A. a. N. Nr. 9/643. Paris 1938.)
En ny Tønde ved Navn *Bouée du Banc du Talisman* er udlagt paa c. $0^{\circ} 42' S.$ $6^{\circ} 27' E.$, 1750 m 46° fra *Chargeurs* Pyramiden i 13 m Vaud.
773. Newfoundland W.-Kyst. Red Island. Oplysning om Fyrs Plads.
(N. t. M. Nr. 463. London 1938.)
Den nøjagtige Plads for Fyret paa c. $48^{\circ} 34' N.$ $59^{\circ} 14' W.$ er $1,2$ Sm 320° fra *Cape Cormorant* $0,41$ Sm 33° fra den i Kortet angivne Plads.

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

774. **Britisk Honduras. Bay Islands. Roatan Island. Port Royal Harbour. Grund.**
(N. t. M. Nr. 440. London 1938.)
Dybder paa fra 5,5 m til 8,2 m findes paa 16° 23' (40") N. 86° 20' (00") W.
775. **Hollandsk Guyana. Surinam Floden. Oplysning om Fyr og Afmærkning.**
(N. t. M. Nr. 439. London 1938.)
1. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s, er udlagt paa c. 5° 59' N. 55° 13' W., 1,37 Sm 12° fra det hvide Blinkfyr c. 3,2 Sm W. for *Braams Point*.
2. Ledelinien, dannet af ovennævnte Fyr og et kendeligt Træ er nedlagt.
776. **Cuba S.-Kyst. Canal Breton. Tønde ombyttet med Lystønde.**
(N. t. M. Nr. 441. London 1938.)
Den røde Spidstønde paa c. 21° 11' N. 79° 28' W., 4,2 Sm 341° fra *Cayo Breton* Fyr er blevet ombyttet med en rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink.
777. **Brasilien. Porto de Aracajú. Aracajú Fyr. Oplysning om Synsvide.**
(A. a. N. Nr. III/27. Rio de Janeiro 1938.)
Aracajú Fyrs Synsvide er 17 Sm. c. 10° 58' S. 37° 03' W.
(E. f. S. Nr. 8/550 1938.)
778. **Brasilien. Alcatrazes Fyr. Oplysning om Fyr.**
(A. a. N. Nr. III/23. Rio de Janeiro 1938.)
Alcatrazes Fyr paa c. 24° 06' S. 45° 42' W. er synligt i Pejlinger fra 14° til 231°.
779. **Brasilien. Ubatuba Fyr. Oplysning om Fyr.**
(A. a. N. Nr. III/24. Rio de Janeiro 1938.)
Ubatuba Fyr paa c. 28° 58' S. 45° 01' W. er synligt i Pejlinger fra 128° til 47°

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

780. **Frankrig. Planier. Radiofyr atter i Virksomhed.**
(A. a. N. Nr. 9/621. Paris 1938.)
Planier Radiofyr paa c. 43° 12' N. 5° 14' E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 10/692 1938.)
781. **Frankrig. Toulon. Nyt Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. 9/620. Paris 1938.)
Et nyt Fyr ved Navn *La Rode*, som viser grønt, fast Lys, er tændt ved det S.-lige Indløb paa c. 43° 07' N. 5° 56',₁ E. Flammens Højde: 5,2 m. Jernpæl.
782. **Sicilien W.-Kyst. Isola Favignana. Undervandshindringer udlagt.**
(N. f. S. Nr. 9/862. Berlin 1938.)
Undervandshindringer er udlagt i et Omraade, der begrænses af følgende Linier: Imod Nord og Øst af Kysten af *Isola Favignana*, imod Syd af Breddeparallellen 37° 54' N. og imod Vest af Meridianen gennem *Scoglio Correnti* paa c. 37° 54',₈ N. 12° 17',₂ E.
783. **Palæstina. Anja Fyr. Oplysning om Plads.**
(N. t. M. Nr. 457. London 1938.)
Anja Fyrs Plads er 32° 06' 12" N. 34° 46' 34" E., 0,5 Sm S. for den i Kortet angivne Plads.

784. Algier. Nemours. Nye Fyr. Lystønde og Tønde inddraget.

(A. n. N. Nr. 8/554. Paris 1938.)

1. Et nyt Fyr, der viser grønt, fast Lys, er tændt paa E.-Enden af Bølgebryderen. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 2 à 5 Sm. Rødt Jerntaarn. Fyret lyser i Pejlinger fra 240° til 70°.

2. Et nyt Fyr, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 4,5^s, Mørke 1,5^s, er tændt paa W.-Enden af Bølgebryderen. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 4 à 9 Sm. Sort Jerntaarn.

3. Lystønden E. for Bølgebryderen er permanent inddraget.

4. Tønden W. for Bølgebryderen er permanent inddraget.

c. 35° 07' N. 1° 51' W.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**785. Afrika E.-Kyst. Angoche Islands. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 472. London 1938.)

En Grund med 5,9 m Vand findes 11,0 Sm 100° og en Grund med 10,1 m Vand findes 10,5 Sm 114° fra *Caldeira Point* Fyr paa c. 16° 38' S. 39° 30' E.

786. Afrika E.-Kyst. Portugisisk E.-Afrika. Rio Moembazi (Moebaze). Oplysning om Afmærkning. Sejlanvisning.

(N. f. S. Nr. 9/872. Berlin 1938.)

1. Den sort- og hvidstribede Anduvningstønde ligger i 9,4 m Vand paa c. 17° 06',5 S. 38° 42',2 E. i Ledelinien over Barren.

2. Ledelinien angives ved 2 hvide, trekantede Baaker med Spidsen opad paa *Ponta Almanidia*. Baakerne er overet i Pejling 351°.

3. En rød Tønde ligger i 6,1 m Vand paa NE.-Kanten af *Ponta Mesulo* Banke.

4. Der styres mod Anduvningstønden, hvorefter Ledelinien holdes, saaledes at den røde Tønde passerer om BB., derefter drejes BB. over i Midten af Floden, og der styres mod Stedets Ankerplads. Barren er underkastet Forandringer. Den mindste Dybde findes i Ledelinien kort førend den røde Tønde. Tidevandsstrømmen i Farvandet er meget stærk.

787. Madagascar S.-Kyst. Cape St. Mary SW. Grund.

(N. t. M. Nr. 435. London 1938.)

En c. 1 Sm lang og c. 1 Sm bred Grund med Dybder paa 3,7 m til 5,5 m er rapporteret at være paa c. 25° 50' S. 44° 51' E., 17,0 Sm 232° fra *Cape St. Mary*.

788. Forindien W.-Kyst. Cambay Bugt. Tapti. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 482. London 1938.)

Fyret paa c. 21° 05' N. 72° 37' E. er blevet forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s. Synsvidde: 12 Sm.

789. Forindien SE.-Kyst. Manar Bugt. Tuticorin Roadstead. Lystønde forandret.

(N. t. M. Nr. 483. London 1938.)

Lystønden paa c. 8° 48' N. 78° 11' E., c. 0,53 Sm 351° fra *Hare Island* Fyr, er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise rødt Et-Blink.

790. Forindien SE.-Kyst. Manar Bugt. Tuticorin Roadstead. Lystønde forandret.

(N. t. M. Nr. 453. London 1938.)

Lystønden paa c. 8° 47' N. 78° 14' E., c. 1,55 Sm 84° fra *Paundiantivu Hare Island* Fyr, er forandret fra at vise grønt Et-Blink til at vise grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s.

791. Ceylon W.-Kyst. Colombo. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 436. London 1938.)

Paa de 2 Radiomaster ved *Welikada Gaol* paa c. 6° 55' N. 79° 53' E. er tændt røde, faste Fyr. Flammens Højde: 93 m. Synsvidde: 13 Sm. 83 m høje Jerntremmestaster.

792. Ceylon W.-Kyst. Negombo. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 436. London 1938.)
Et nyt, rødt, fast Fyr er tændt paa $7^{\circ} 14' 00''$ N. $79^{\circ} 50' 30''$ E. Flammens Højde: $9,1$ m. Synsvidde: 10 Sm. $6,1$ m høj, hvid Baake.
793. Nicobarerne. Nancowry Harbour. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 452. London 1938.)
En sort Spidstønde er udlagt paa c. $8^{\circ} 02'$ N. $93^{\circ} 33'$ E., $0,52$ Sm 165° fra Flagstangen paa *Ray Point*.

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

794. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Banka Stræde. Opmaalingsarbejder.
(N. f. S. Nr. 9/882. Berlin 1938.)
Opmaalingsarbejder udføres i *Banka Stræde* paa c. $2^{\circ} 55'$ S. $106^{\circ} 00'$ E. mellem *Tweede Punt* og *Stanton Passage*. Under Arbejdet bliver der slæbt Søgeredskaber mellem 2 Motorfartøjer, som fører 2 sorte Kugler og 1 rødt Flag.
En 3die Motorbaad, der fører 1 rødt Flag, er ogsaa i Arbejde paa Stedet.
Skibsførerne anmodes om ikke at sejle mellem de slæbende Baade, samt om at passere dem i god Afstand.
795. Sunda Øerne. Tuju eller Seven Islands. Oplysning om Grunde.
(N. t. M. Nr. 484. London 1938.)
En Grund med $6,9$ m Vand findes $2,35$ Sm 176° , en Grund med $4,6$ m Vand findes $2,35$ Sm 268° , en Grund med $9,1$ m Vand findes $2,5$ Sm 6° og en Grund med $7,8$ m Vand findes $2,70$ Sm 14° fra S.-Spidsen af *Chebia (Tjebia) Island* paa c. $1^{\circ} 13'$ S. $105^{\circ} 17'$ E
796. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Og. Pangka NW. Oplysning om Lystønder.
(N. f. S. Nr. 9/886. Berlin 1938.)
1. Den grønne Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, paa c. $6^{\circ} 42',5$ S. $112^{\circ} 25',2$ E., NW. for *Og. Pangka* bliver liggende ude indtil videre.
2. Den hvide Lystønde, der viser rødt Et-Blink paa c. $6^{\circ} 49'$ S. $112^{\circ} 33'$ E. vil foreløbig ikke blive forandret.
(E. f. S. Nr. 50/3901 1937.)
797. Filippinerne. Manila Harbour. Vrag afmærket.
(N. t. M. Nr. 485. London 1938.)
En hvid og rød, vandret sribet Stumtønde er udlagt tæt S. for et farligt Vrag paa $14^{\circ} 35' 13''$ N. $120^{\circ} 56' 50''$ E.
798. Australien. New South Wales. Newcastle. Forandring af Fyrbelysning og Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 486. London 1938.)
1. Et nyt Fyr, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 12^s , er tændt paa Pladsen for *B* Baaken paa $32^{\circ} 55'$ ($30''$) S. $151^{\circ} 47'$ ($30''$) E., $0,15$ Sm 291° fra *Bull* Baake. Flammens Højde: $4,8$ m. Synsvidde: 3 Sm. Sort Pælebaake med cylindrisk Topbetegnelse.
2. Fyret paa c. $32^{\circ} 55'$ S. $151^{\circ} 48'$ E., paa Hovedet af S.-lige Bølgebryder, er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 3^s .
3. Den sorte Spidstønde c. $0,18$ Sm 265° fra sidstnævnte Fyr (2) er permanent inddraget.
799. New Zealand. South Island. George Sound. Skær.
(N. t. M. Nr. 453. London 1938.)
Et Skær med mindre end $1,8$ m Vand er fundet paa c. $44^{\circ} 58'$ S. $167^{\circ} 29'$ E., $2,9$ Sm 93° fra 1478 m Højden ved *George Sound*.
800. New Zealand. South Island. Dusky Sound. Baake nedlagt.
(N. t. M. Nr. 453. London 1938.)
Baaken paa *Station Island* paa c. $45^{\circ} 46'$ S. $166^{\circ} 38'$ E. er nedlagt.

801. New Zealand. South Island. Chalky eller Dark Cloud Inlet. Skær.

(N. t. M. Nr. 453. London 1938).

Et Skær, der er tørt ved Lavvande, findes paa c. 46° 02' S. 166° 28' E., 1,2 Sm 202° fra SE.-Spidsen af *Cape Providence*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

802. Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i udenlandske Farvande.

Direktøren for *det internationale hydrografiske Bureau* har anmodet om, at følgende maa blive bekendtgjort:„Det anbefales indtrængende, at ethvert Skib, der i *udenlandsk* Farvand forefinder noget, som frembyder eller maa forventes at ville komme til at frembyde Fare for Sejladsen, snarest giver Underretning om Sagen tilligemed oplysende Enkeltheder angaaende denne til „*Hydrographic Service*“ i det nærmeste Land, for at Undersøgelse eller Opmaaling snarest kan finde Sted“.Ovenstaaende ophæver eller ændrer intet i de Anvisninger, som er givet angaaende Indberetninger fra Skibe i Søen til *danske* Myndigheder, jfr. „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/79 og 1/85 1938.

Tillæg.

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

803. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kirkegrund. Klokketønde genudlagt.

Klokketønden *Kirkegrund* paa c. 55° 06' N. 11° 23' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 51/3941 1937.)

804. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb S. Klokketønde genudlagt.

Klokketønden *Klørdyb S.* paa c. 54° 51' N. 10° 33' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 51/3942 1917.)

805. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning i Tiden fra den 4. April til den 8. April d. A., begge Dage inklusive.

Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/33 1938.

Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. 55° 10',₆ N. 9° 38',₈ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

806. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Klokketønde genudlagt.

Klokketønden *Odense Fjord* paa c. 55° 33' N. 10° 34' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 51/3944 1937.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



**NYBYGNINGER
REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S

Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.



Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“
Stiftet 1899
Aktiekapital 8 Millioner Krøner
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
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
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

M. P. Winding (Forh. Skibsfører)

anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til Transport- Proviant, Stores, Færgning samt Trossføring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,
Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluseværskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandaflifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Partolets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørjes af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hvitteide, Skibsreparationsværfter og Ophaltningsbeddinge for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballast, 4 Øre, Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. 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 Lastning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Iroerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhøimen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtægning af Ballast.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Frilaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skilte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Reise.

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

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

Losning og Lastning. I Frihavnen besørjes Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet), Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophaltningsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provluerende Skibe er fri. Lodser 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 Bjergølgdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophaltningsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Kende 7,5 m. Ca. 1000 lod. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruc 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hienmhørende Fartøjer betales det halve. Værealgift: 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. besørjes hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophaltningsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m, Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningskostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen, Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophaltningsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 12

TORS DAG 24. MARTS 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTERNES FORTSATTE FALD

Det i Efteraaret 1937 begyndte Fragtfald fortsatte i Februar, og Lloyds Lists Index sank med $4\frac{3}{4}$ Procent. Indextallet er derved naaet ned til omtrent samme Niveau som i Efteraaret 1936 og ligger 30 pCt. under Toppunktet i September i Fjor. Februars Indextal var 94,76, mens det i Februar i Fjor var 101,46 og i samme Maanedet foregaaende Aar 69,9 og endelig 96,82 i 1929.

Index for Februar 1938.
(1923 = 100).

	Index	Forskøl i % mod Jan.
Europa	89.32	— 7.59
Nordamerika	96.15	— 7.72
Sydamerika	95.36	+ 9.21
Ostindien og Afrika	107.48	— 7.54
Stillehavet og Australien	85.49	— 8.14
Gennemsnit	94.76	— 4.76

Det er den stadig stigende politiske og økonomiske Uro, der har formindsket Mulighederne for en Genopblomstring af Verdenshandelen.

Indextallene for de tre sidste Maaneder er:

	Decbr.	Jan.	Febr.
Europa	108.9	96.7	89.3
Nordamerika	105.9	104.2	96.1
Sydamerika	86.7	87.3	95.4
Ostindien	115.2	116.2	107.5
Stillehavet etc.	88.5	93.1	85.5

Der er saaledes afgjort ingen Tegn paa Bedring i Fragterne, og man gør bedst i at mærke sig denne Tendens, der træder skarpere og skarpere frem.

MASKINMESTRENE'S LØNNINGER

Maskinmestrene har med Konflikten for Øje rørt paa sig og har overfor Offentligheden slaaet paa, at de har en hel Million i Kassen men alligevel har de dog sikret sig international Støtte, bl. a. i Holland. Naar det kan ske, at Maskinmestrene faar Støtte og saa udefra, kan det kun være fordi man de paagældende Steder ikke har været klar over, hvordan Forholdene ligger, for med de Lønninger, danske Maskinmestre har og det Tillæg, der ydermere tilbødes dem, under Hensyn til det stegne Pristal, skulde man ikke synes, at det var muligt at rejse noget Krav om yderligere Forhøjelser. Danske Maskinmestre staar snart i en Klasse for sig, der er ikke 1 pro mille af Landets Skatlejdere der naar op paa Højde med dem, og naar Fællesrepræsentationen for danske Funktionærforeninger paa sit aarlige Repræsentantmøde forleden gjorde Maskinmestrenes Sag til deres, hvorfor der blev udstedt ikke mindre end to Resolutioner, maa det sikkert være med underlig Følelse, at disse ca. 60 Repræsentanter for Funktionærforeningerne i hele Landet har gjort det, og har udtalt sig om de Foranstaltninger Maskinmestrenes Forening »har set sig nødsaget til at træffe«, naar man betænker, at næppe én af disse Repræsentanter naar blot det halve af det i Indtægt, som Maskinmestrene er utilfreds med.

Maskinmestrene kan ikke regne med, at noget normalt Menneske skal beklage dem og deres Kaar. Naar man kan lægge op til 750 Kr. om Maaneden til Side

til Hustru og Børn efter selv at have faaet alt frit, er man visselig ikke at beklage, saa er man mellem de særligt begunstigede, og det ved Maskinmestrene ogsaa udmærket godt. Det er derfor højt uklogt at spænde Buen, saa den brister. Naar man hører til blandt den lille Kres af Medborgere, der har saadanne gode Indtægter, kan man ikke opnaa større Medfølelse hos nogen eller Tro paa, at man udnyttes eller hvad man vil fremføre for Postulater. Den danske Maskinmesterstand er ualmindelig godt aflagt, og den ved del, og den burde have vist den samme Fornuft som alle andre af Søens Folk og ikke som de højest lønnede have demonstreret mindst Samfundssind. Det passer daarligt sammen.

REDERIBERETNINGERNE

Man gør vel i, ved Bedømmelsen af Situationen for Skibsfarten, at læse de forskellige Rederiberetninger, der siger betydelig mere end den blotte Konstatering af et samlet Overskud for 1937. Mens dette Overskud allerede tilhører Fortiden, peger Beretningerne fremefter og gennem dem alle gaar en alvorlig Bekymring for Fremtiden.

Vi har allerede bragt Udtog af »Pacifics« Beretning og skal her supplere dem med Udtalelser fra »Myren«, »Norden« og »Dansk Fransk«.

Det hedder i »Myrens« Beretning:

Efter det Tilløb til en almindelig Bedring paa Fragtmarkedet, der fandt Sted i Slutningen af 1936, indtraadte der i Begyndelsen af 1937 nogen Tilbagegang, som dog kun ytrede sig de første Par Maaneder; derefter blev Tonnagebegæret større, og dermed fulgte paa alle Markeder en Fragtstigning, der hen paa Sommeren naaede saadanne Højder, som man ikke har kendt i mange Aar. Kulminationen fandt Sted i September; derefter faldt Fragterne ret hurtigt og laa ved Aarets Udgang paa et saa lavt Niveau, at Farten kun levnedet et ringe Overskud, idet Udgifterne efterhaanden var blevet stærkt forøgede; ydermere er Fragterne endda i Løbet af de to første Maaneder af indeværende Aar faldet saaledes, at Farten nu for den mindre Tonnage for største Delen er tabbringende, og flere Rederier har alter maattet gaa til Oplægning. Højkonjunkturen var udpræget, men Perioden for kort til i Almindelighed at kunne blive af afgørende Betydning for Skibsfarten.

Igennem Merindkomstskatten, der rammer vor Skibsfart urimelig haardt (i Betragtning af de usle Fragtforhold i Sammenligningsaarene og i Betragtning af, at dansk Skibsfart altid har været et selvhjulpent Erhverv), tager Staten forlods — uden at have haft den mindste Risiko — en stor Part af Fortjenesten og formindsker derved i en væsentlig Grad de Beløb, der skulde anvendes til Selskabets Fornøyselse af Tonnagen.

Tilsvarende Udtalelser finder vi i Dansk-Fransk Beretning:

Desværre indtraadte der i sidste Del af 1937 et pludseligt og, man tør sige, uventet brat Fald i Fragtraterne, og det kan synes, som om den Højkonjunktur, vi havde i 1937, kun alt for hurtigt har faaet Ende, idet Faldet i Fragtraterne stadig er fortsat, og det er for Tiden vanskeligt at opnaa lønnende Beskæftigelse. Udgifterne til Assurance, Kul, Olie, Stores er steget ganske betydeligt, og de Overenskomster, der nu er afsluttet med Mandskabsorganisationerne, betyder ogsaa en væsentlig Forøgelse af Driftsudgifterne, saa det er ikke under de lysseste Udsigter, at Skibsfarten er gaaet ind i 1938.

Vore store Skibe har i det nye Aars første Maaneder været lønnende beskæftiget, hvorimod det har været nødvendigt at gaa til Oplægning af tre af Dampene. Under disse Forhold er det vanskeligt at udtale sig om Fremtiden, men meget kunde tyde paa, at den pludselige Inaktivitet i Handel og Skibsfart kun er forbigaaende. Der vil dog ikke være Grund til at stille overdrevne Forventninger i Fremtiden, men en behersket Optimisme kan synes berettiget.

Endelig hedder det i »Norden«s Beretning:

Aaret 1937 kan betegnes som et godt Aar for Skibsfarten, og man har hele Aaret igennem kunnet opnaa lønne- de Fragter i saa godt som alle Farter. Fragtmarkedet har været underkastet store Svvingninger, den fra Tid til anden spændte politiske Situation, de store Rustninger, der har fundet Sted og stadig finder Sted ude i Verden, store Transporter af Korn navnlig fra La Plata og af gammelt Jern fra De forenede Stater, bevirkede i Forbindelse med mange andre Forhold, at Fragterne, der i Begyndelsen af Aaret havde haft en lidt nedadgaende Tendens, fra Marts Maaned atter begyndte at stige, til Tider endog ret betydeligt, indtil de i September Maaned naaede Højdepunktet: fra den Tid til Aarets Udgang er Fragterne stadig faldet, og de laa ved Aarets Slutning paa omtrent samme Niveau som ved Aarets Begyndelse.

Selskabet har, hvor det har været muligt, udnyttet Fragtstigningerne saa godt det lod sig gøre under Hensyn til den Beskæftigelse, man allerede tidligere havde engageret sig for, og man har, forinden Nedgangen i Efteraaret begyndte, for en Del Baades Vedkommende sikret sig Beskæftigelse, der, hvis intet uforudset indtræffer, vil strække sig over hele indeværende Aar.

Medens Fragtmarkedet man siges at have været tilfredsstillende, har der paa andre Omraader været betydelige Vanskeligheder at overvinde, saaledes har Forholdene med Hensyn til at faa Besætninger i De forenede Stater medført Besværligheder og store Udgifter, og Omkostningerne ved Skibenes Forsyninger af Forbrugsgenstande saavel som Vedligeholdelses- og Reparationsudgifter er i Aarets Løb steget betydeligt.

I indeværende Aars første Maaneder har Fragtmarkedet ligget meget svagt, navnlig som Følge af ringe Efterspørgsel efter Tonnage for Korntransporter fra River Plate, og det er vanskeligt at udtale sig om, hvorledes Udviklingen vil blive selv i den nærmeste Fremtid. Redersammenslutningerne gør et betydeligt Arbejde for — ved Hjælp af fastsatte Minimumsfragter — at støtte Fragtmarkedet mest muligt.

Det er jo muligt, at der kan komme noget godt ud deraf, men Situationen med stigende Oplægninger, stigende Udgifter og faldende Fragter kan jo ikke kaldes ligefrem opmuntrende.

KONTREADMIRAL COLD 70 AAR

En af dansk Søfarts kendte Mænd, Kontreadmiral *E. Fr. Cold*, fylder 25. Marts 70 Aar.

Admiral Cold blev Sekondløjtnant 1890, i 1907 Kap- tain, var i en Aarrække Kongens Adjutant, Chef for Fiskeriinspektionen med Island o. s. v. Han udnæv- tes til Kontreadmiral i 1927 og Chef for Øvelseseskadren. I 1930 tog Admiral Cold sin Afsked.

Det er ikke mindst indenfor de talrige Søfartsfor- eninger, Admiral Cold har gjort en Indsats, fra 1911 som Medlem af og fra 1929 som Formand for Besty- relsen for Georg Stages Minde, fra 1927 som Med- lem af Sø- og Handelsretten, af Søfartsraadet fra 1932 og som Formand i Bestyrelsen for Foreningen til Søfartens Fremme. Overalt har Admiral Cold med sin rolige og sikre Fremtræden, ved sin kloge og elskværdige Væsen skaffet sig mange Venner. Han staar i Dag som en af vor Søfarts gode, repræsentative danske Mænd.

A. P. MØLLER DANNER NYT INTERES- SENTS KAB

Skibsreder *A. P. Møller* har i disse Dage dannet et Nyt Interessentskab, bestaaende af de to Rederier Akts. Dampskibsskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912. Akts. Interessentskabet afløser de Partrederier, som hidtil har drevet en stor Del af *A. P. Møllers* Tank- og Fragtmotorskibe. Me- dens der tidligere har eksisteret et Partrederi mel- lem de to nævnte Selskaber for hvert af de Skibe, de drev i Fællesskab, vil Interessentskabet fremtidigt faa alle Skibene samlet under ect.

Det nye Interessentskab overtager ved sin Start ialt 16 Motorskibe paa ialt 111,375 Brutto Tons, eller omkring 170,000 Tons d. w.; det drejer sig om ca. en Femtedel af Danmarks Motorskibsflaade. Interessentskabet kommer til at drive følgende Skibe:

De i 1928 paa Odense Staalskibsværft byggede Tank- Motorskibe »Bente Mærsk« af Svendborg (5722 Brutto-

Tons), »Caroline Mærsk« af Fredericia (7691 Br.-T.) og »Katrine Mærsk« af Esbjerg (5530 Br.-T.).

De i 1298 af Burmeister & Wain byggede Tank-Motor- skibe »Emma Mærsk« af Nyborg (8278 Br.-T.) og »Marie Mærsk« af Fredericia (8271 Br.-T.).

De i 1930 af Odense Staalskibsværft byggede Tank-Mo- torskibe »Aase Mærsk« af Nyborg (6184 Br.-T.), og »Jane Mærsk« af Kalundborg (7691 Br.-T.), samt Fragt-Motor- skibene »Niel Mærsk« af Svendborg (5086 Br.-T.) og »Ger- trude Mærsk« af Svendborg (5038 Br.-T.).

Det i 1930 af Armstrong, Withworth & Co., Newcastle- on-Tyne, byggede Tank-Motorskib »Anglo Mærsk« af Fre- dericia (8083 Br. T.).

De i 1932 af Odense Staalskibsværft byggede Fragt-Mo- torskibe »Anna Mærsk« af København (5339 Br.-T.) og »Peter Mærsk« af København (5476 Br.-T.).

Det i 1936 af Odense Staalskibsværft byggede Tank- Motorskib »Henning Mærsk« af København (9386 Br.-T.).

Det i 1936 af Deutsche Werft, Hamborg, byggede Tank- Motorskib »Eleonora Mærsk« af København (10,694 Br.-T.).

De i 1937 af Bremer Vulcan Werft, Vegesack, byggede Fragt-Motorskibe »Grete Mærsk« af København (6576 Br.-T.) og »Marchen Mærsk« af København (6580 Br.-T.).

Bortset herfra vedbliver Dampskibsselskabet af 1912 som hidtil at drive 14 Dampere og 3 Motorskibe paa ialt 37,898 Brutto-Tons, medens Dampskibsselskabet Svendborg dri- ver 8 Dampere og 2 Motorskibe paa ialt 21,998 Brutto- Tons.

TYSKLANDS SKIBSFART

Lederen af den tyske Skibsfart, Statsraad *Essber- ger*, har paa Leipzigs Universitet holdt et Fore- drag om den tyske Skibsfarts Stilling.

Statsraaden skildrede de Vanskeligheder, de tyske Rederier lider under som Følge af den aarelange Krise og Valutavesværligheder. Spørgsmaalet om, hvorvidt det maatte være muligt at organisere Skibsfarten efter indreøkonomiske Grundsætninger besvarede han be- nægtende. En saadan Organisering kan teoretisk tæn- kes paa den Maade, at man udelukkende benytter den tyske Handelsflaade til Transport af tyske Varer. Dette Eksperiment vilde dog føre til ufordelagtige Resulta- ter, da den tyske Tonnage ikke vilde kunne udnyttes fuldt ud, og de Deviserindtægter, som nu kommer den tyske Økonomi tilgode ved udenlandske Transporter vilde bortfalde. Den tyske Skibsfart vilde bedst kunne løse sine Opgaver, naar man gav den Mulighed for frit at udfolde sig i Kamp med de udenlandske Kon- kurrenter.

Norges Eksempel viser, at en Nations Levestandard kan bestemmes af Skibsfarts-Indtægterne, selv om in- gen nævneværdig Udenrigshandel er tilstede. I Norge findes for hver 1000 Indbyggere 1421 B.R.T. Skibsrum, medens Tallet forsaavidt angaar Tyskland kun er 56 B.R.T.

Taleren behandlede derefter Spørgsmaalet om in- ternationale Skibsfartsoverenskomster og betonede i denne Forbindelse, at det for den tyske Skibsfart er vigtigt at forstærke sin Indflydelse paa de interna- tonale Konferencer. Hertil kræves de tyske Afladres Understøttelse, idet disses nationale Pligt er at styrke den tyske Andel i Konferencerne. Forbilledlig er den engelske Aflader, der føler sig saa stærkt knyttet til sit Lands Skibsfart, at et Skib med udenlandsk Flag har ringe Udsigt til at erholde engelske Ladninger.

Konference-Systemet har i det store og hele vist sig godt og giver Afladerne Fordelen af regelmæssige Af- sejlinger og stabile Fragtberegninger som Kalkula- tionsgrundlag.

Indenfor den tyske Handelsskibsfart er det nødven- digt at fremme Samarbejdet mellem Linierederierne og Transportrederierne. Den nødvendige Forøgelse af den tyske Tonnage maa først og fremmest ske inden- for Trampskibsfarten, idet der her er størst Mulighed for at erobre nye Fartomraader.

Til Slut henviste Statsraad *Essberger* til Nybyg- ningsproblemet, der som Følge af Værfternes Anven- delse for udenlandsk Regning endnu ikke er fuld- kommen løst. Foryngelsen og Forøgelsen af den ty- ske Handelsflaade maa ubetinget fremmes.

HANDELSFLAADENS BETYDNING FOR ET LAND

Skibsfarten i Norge har de samme Skatteproblemer som kæmpe med som vi her i Landet, og da Norges Skibsfart er saa dominerende som den er, optager dette Spørgsmaal selvfølgelig i høj Grad Sindene. I Norges Handels og Sjøfarts Tidende spørges der: »Hvordan vilde det føles, om vi en Morgen vaagnede og opdagede, at Norge var uden Handelsflaade?»

Det hedder videre, at Flaaden kan mistes paa to Maader, enten under en Krig ved en fejlagtig Udenrigs- og Forsvarspolitik, eller simpelthen hvis Regeringen giver Rederierne saadanne Arbejdskaar, at det betyder Likvidation. En Handelsflaade i Fragtfart for Alverdens Nationer paa Alverdens Have kan ikke baseres paa noget som helst andet end Rentabilitet. Ødelægges den, forsvinder det norske Flag fra Verdenshave. Kun Diktaturstaterne kan opretholde en Handelsflaade til eget Brug under urentable Forhold.

Det er gode og kloge Ord, som vi gør vel i at mærke os. Det er den forkerte Skattepolitik, der kan medføre saadanne Udgame. Dog, der skal ikke meget til at svække de nordiske Landes Handelsflaader, og Myndighederne burde betænke, da de nu engang ikke yder dem Tilskud, at de skylder dem et i høj Grad rimeligt Hensyn. Det triste er blot, at det er det eneste, man ikke har mærket noget til.

NYE SØFORSIKRINGS-BETINGELSER

Foreningen af danske Søassurandører har vedtaget nye Forsikrings-Betingelser, som snarest muligt skal afløse de hidtil gældende Bestemmelser.

De nye danske Betingelser er for Krigsrisikoen i Overensstemmelse med »Waterborne-Resolutionen«, der blev vedtaget paa den internationale Søforsikringskongres i Baden-Baden i September i Fjor, og som gaar ud paa, at den under Hensyn til Krigssituationen Verden over var nødt til at udelukke Dækning af Krigsrisiko under Varers

Ophold »i Land«, saaledes at Dækning imod Krigsrisiko for Varer — med Undtagelse af et begrænset Ophold i Omladningshavn — begrænsedes til Varernes Ophold ombord. Efter at England, der er det vigtigste Marked for Sø- og Krigsforsikring, fra 1. Februar i Aar har givet sine Krigsforsikrings-Betingelser endelig Form, er de danske Betingelser tilpasset efter disse for at holde dem i saa nær Overensstemmelse med det internationale Marked som muligt.

Efter de nye danske Regler gælder Krigsforsikringen først fra det Øjeblik, Varerne er bragt om Bord i det søgaaende Skib, og ender, naar Varerne paa Bestemmelsesstedet forlader dette.

Bliver Losningen paa Bestemmelsesstedet af en eller anden Grund sinket eller forhindret, ophører Forsikringen senest efter 15 Dages Forløb, regnet fra Midnat paa den Dag, da Skibet er ankommet til Havnen. Under Omladning i Mellemland dækker Forsikringen i indtil 15 Dage fra Kl. 24 paa Ankomstdagen for det søgaaende Skib, men tager Omladningen længere Tid, ophører Assurandørernes Ansvar efter dette Tidsruin og indtræder først paany, naar Varerne er bragt om Bord i det søgaaende Skib, der fører Varerne videre.

I Lighed med, hvad der er Tilfældet i andre Lande, præciseres Begrebet »Krigsfare« i de nye Betingelser skarpere end tidligere. Skade som Følge af Oprør eller af saadanne borgerlige Uroligheder, hvorunder Krigsvaaben anvendes, henføres under Krigsforsikringens Omraade. I Modsætning hertil staa den Civilrisiko, der er en Følge af Strejke, Lockout eller af saadanne borgerlige Uroligheder, hvorunder Krigsvaaben ikke anvendes. Denne Risiko kan meddækkes under Forsikringen ved en saakaldt Strejke-Klausul.

Krigsforsikring dækker saaledes fremtidig ikke Forsendelser pr. Jernbane, paa Floder eller andre Indvande eller Gods under Oplagring. For Godstransporter, ad Luftvejen har man i England tilpasset Krigsforsikrings-Dækningen til analogt med Dækningen for søværts Varer kun at gælde fra det Tidspunkt, Varerne indlades i Luftfartøjet, indtil Varerne paa Bestemmelsesstedet forlader dette. Under Omladning i Lufthavn gælder ligeledes Forsikringen med en tidsmæssig Begrænsning af 15 Dage. For Forsendelser af Værdipost gælder samme Bestemmelser som for Forsikringen af Varer.

Anvendelsen af Krigsklausul og Strejkeklausul under løbende Generalpolicer vil til enhver Tid være opsigelige med 48 Timers Varsel, hvilken Opsigelsesfrist falder sammen med alle betydende Markeders Praksis.

DOMME I NORDISKE SJØFARTSANLIGGENDER

BESKADIGET OG TABT LAST

Dom fra Sø- og Handelsretten 241

Skade paa en Ladning Kartofler kræves erstattet, men Rederiet frifindes, fordi det anses for meget sandsynligt, at Skaden forelaa allerede forinden Indlastningen. Det anses ogsaa for uforsvarligt, at Befragteren lod laste en for Kulde saa modtagelig Vare som Kartofler paa Dage, hvor der herskede ikke ringe Frost.

Dom fra Sø- og Handelsretten 257

Bestemmelsen i Genconcelepartiets Klausul 2 andet Led antages alene at angaa Skade paa Ladningen og kan derfor ikke paaberaabes af Rederiet for at slippe fri for Skade paa tomme Sække, som skulde tilbageleveres af Rederiet, og som er beskadigede, uden at det er gjort antageligt, at det ikke skyldes mangelfuldt Tilsyn fra Skibets Side, at Sækkene var blevet urigtigt behandlet af Lossearbejderne.

Dom fra Oslo Byret 284

Skøn over Skade paa en Ladning Frugt fra Seattle afholdes senere end foreskrevet i Søfartslovens § 148 andet Led, hvorfor Modtagerne maatte have Bevisbyrden for, at Rederiet var ansvarligt efter samme Lovs § 8.

Lasten skulde anbringes i Kølerum om Bord, og Rederiet havde forbeholdt sig Ret til Omlastning. Det Skib, hvori Lasten skulde omlastes i Hull for at bringes videre til Oslo havde ingen Kølerum. Det var beregnet at skulle ankomme til Hull samme Dag som Lasten, men blev forsinket ca. 4 Dage.

Lasterne kræver Erstatning for Skade paa Lasten ved denne Omlastning og Forsinkelse, men Rederiet frifindes. Retten fandt ikke i Betragtning af Forbeholdet i Konnossementet at kunne karakterisere Rederiets Forhold som Ugalsomhed.

Dom fra Norges Højesteret 289

Ved Afskibningen af Huder fra Buenos Aires lagde man paa Skibet Mærke til, at en Del Huder var rødplette, og der blev gjort opmærksom derpaa paa Ladesedlet. Det blev imidlertid udstedt rene Konnossementer. Modtage-

rens Paastand om Erstatning for Mindreværdi under Paaberaabelse af Søfartslovens § 147 tages til Følge af Højesteret, fordi Anmærkningen paa Ladesedlerne viste, at rette Vedkommende paa Skibet ikke ansaa Pletterne som betydningløse. Ændring af Oslo Byrets Dom, Aargang 1931 Side 328.

FRAGTBETALINGSSPØRGSMÅL

Dom fra Vestre Landsret 172

Fragten for en Ladning Koks skal betales efter en fastsat mindre Rate, naar der bliver indlastet saa meget som 600 Tons. Skibet fik ikke dette Tontal, men Fragten blev betalt efter den lavere Rate. Befragterne paastaar, at de kunde og vilde have indlastet, hvad der manglede i 600 Tons, om ikke Skibets Fører havde udstedt en Erklæring om, at der var indlastet en fuld og komplet Last. Rederiet sagsøgte Befragterne til Betaling af den omstridte Fragtdifference.

Efter det under Sagen oplyste finder Retten, at Erklæringen er afgivet efter Anmodning af Afskibnerne, som ønskede at sikre sig mod Dødsfragskrav, og at Skibet efter Omstændighederne var berettiget til at gaa ud fra, at det var Afskibnernes Ønske, at Skibet skulde blive liggende en eller flere Dage ventende paa det ringe Kvantum, der her var Spørgsmaal om. Dom for Rederiet.

Dom fra Svea Hovrätt 280

Fragt for Pitwood skal betales efter indtagen »skala-famn« paa 2/6 Kubikfod. Efter at det af Befragteren opgivne Antal Favne var blevet ført paa Konnossementet, og Fragt var blevet betalt derfor, krævede Rederiet, under Henvisning til, at Opgørelse af Mænden var urigtig, Fragt for en større Mængde, under Henvisning til, hvad Skibet tidligere havde indtaget af samme Slags Last, naar Skibet var fuldt lastet. Rederiet henviste ligeledes til, at Genemsnitsvægten for Styktal blev enormt stort at dømme efter den totale Vægt, Skibet efter sin Nedlastning havde om Bord. Dom for Befragteren, da Rederiet ikke havde dokumenteret, at der var indtaget mere Last end af Befragteren opgivet.

HAVARIGROSSE OG DISPATCHESPØRGSMÅAL**Dom fra Oslo Byret 106**

Selv om det var bevist at være sædvanligt at anbringe Skinner paa Dæk paa en Rejse fra Svalbard til Sverige, idet Bestemmelsen i York-Antwerpen Reglernes Nr. 1 om Godtgørelse for kastet Dækslast i fælles Havari ikke kunne anvendes, naar det efter Omstændighederne maatte anses for uforsvarligt at transportere saadant Gods paa Dæk med Skib, som ikke var egnet dertil.

KONNOSSEMENTSANSVAR**Dom fra Gulating lagmannsrett 23**

Konnossementsklausulen »Vægt ubekendt« antages under foreliggende Omstændigheder at maatte fritage Rederen for Ansvar for Undervægt. Vægten kunde kun kontrolleres paa Lastepladsen ved at aftage Skibets Dybgaende og Forholdene, der gjorde en saadan Afmæsning vanskelig.

Det kan ikke forlanges, at Skibets Fører skal have en saadan Kyndighed med Hensyn til en Saltladning, at det kan paahvile ham Forpligtelse efter Sølovens § 147 til at gøre Anmærkning paa Konnossementet om at Lasten er fugtig ved Indlastningen.

Ændring af Bergens Byrets Dom, Aargang 1936, S. 181.

Fortsetttes.

AARSRESULTATER**»Orient« 10 pCt.**

Paa et i Dampskibsselskabet Orient afholdt Bestyrelsesmøde blev det vedtaget af Overskudet for 1937, som inklusive Overførsel fra 1936 andrager 1,721,035 Kr., at foreslaa Generalforsamlingen efter Afholdelse af Administrationsudgifter 126,840 Kr. og Afskrivninger paa Skibene 700,000 Kr. at udbetale 10 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

Efter Udredelse af vedtægtsmæssige Tantiører til Bestyrelse, Direktion og Personale 60,555 Kr., Henlæggelse til Surveyfonden 50,000 Kr. og til Reserve- og Dispositions-fonden 200,000 Kr. fremkommer en Saldo stor 83,640 Kr. at overføre i ny Regning. Endvidere er der til Nybygningsfond henlagt 592,360 Kr. hidrørende fra Salget af m.s. »Indien«.

Som det fremgaar af ovenstaaende har Driftsoverskudet for 1937 været 1,682,390 Kr., idet det overførte Beløb fra Aaret forud androg 38,645 Kr. For 1936 var Driftsoverskudet 1,172,044 Kr., altsaa en Fremgang i det forløbne Aar paa ca. 500,000 Kr. Administrationsudgifterne har paa det nærmeste været uforandrede, og det større Overskud tillader derfor, foruden en Forhøjelse af Dividenden, at der afskrives og henlægges større Beløb. Aaret forud blev der afskrevet 675,000 Kr. mod nu 700,000 Kr., til Surveyfonden er Henlæggelsen uforandret 50,000 Kr., men i Aar kan der yderligere henlægges 200,000 Kr. til Reserve- og Dispositions-fonden, og det overførte Beløb forøges til 83,640 Kr. Endvidere kan der til Nybygningsfond

henlægges 592,360 Kr. hidrørende fra Salget af Motorskib »Indien«, der i April Maaned blev solgt til Norge.

»Concordia« 12 pCt.

Paa Generalforsamlingen oplæste den korresponderende Reder, Skibsmægler A. E. Sørensen, Regnskabet, der balancerer med 408,986 Kr. og slutter med et Driftsoverskud paa 75,940 Kr. Selskabets Status balancerer med 257,263 Kr.

»Noah« 25 pCt.

Sejlskibsrederiselskabet 3-m. Skonnert »Noah« har holdt Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Skibsbygmester G. Jacobsen, Troense, aflagde Beretning og Regnskab. Nettooverskudet er paa 14,291 Kr. Aktionærerne faar 25 pCt. i Udbytte.

»Christian« 15 pCt.

Sejlskibsrederiselskabet 3-m. Skonnert »Christian« giver 15 pCt. i Udbytte til Aktionærerne. Reservefonden udgør nu ialt 9858 Kroner.

Øernes Dampskibsselskab 5 pCt.

A/S Øernes Dampskibsselskab har holdt Generalforsamling, hvor Formanden, Købmand H. R. Jensen, Søby, aflagde Beretning om Aarets Viksomhed. Det er ti Aar siden Selskabet stiftedes, og der har været en rolig og støt Fremgang fra Aar til Aar.

Derefter oplæste Regnskabsføreren Regnskabet. Aarets samlede Indtægt havde været 101,280 Kr. Overskuddet beløber sig til 16,100 Kr. incl. Overførelse fra sidste Aar. Til Aktionærerne udbetales 5 pCt. i Udbytte.

Til Bestyrelsen nyalgtes J. L. Hansen og Georg Rønemose og Chr. Rasmussen. De øvrige Valg var Genvalg.

»Vendila« 12 pCt.

Det af Bestyrelsen for Akts. Dampskibsselskabet Vendila for 1937 vedtagne Regnskab udviser et Driftsoverskud af 2,928,544 Kr. samt Kurs- og Renteindtægt 3574 Kr.

Efter Fradrag af Kaplak, Omkostninger, Havarier, Klassifikationer, Henlæggelse til Afskrivningsfond af 400,000 Kr. og vedtægtsmæssige Tantiører samt efter Henlæggelse til lovmæssig Reservefond af 284,912 Kr., hvorved denne Fond bringes op til 300,000 Kr., haves, i Forbindelse med Saldo fra 1936, 5605 Kr., til Disposition 1,587,271 Kr., hvoraf Bestyrelsen foreslaar at henlægge til Ekstra-Reservefond 800,000 Kr., at overføre til næste Aar, bl. a. til Betaling af Skatter, 427,271 Kr. og at udbetale et Udbytte for 1937 af 12 pCt. = 360,000 Kr.

Driftsoverskudet er steget meget betydeligt, fra 697,310 Kr., for 1936 til 2,928,544 Kr. for 1937, altsaa over 2,2 Mill. Kr. Foruden en meget stærk Konsolidering ved Afskrivninger og Henlæggelser til et Beløb af ca. 1,5 Mill. Kr., tillader Overskudet da ogsaa at Dividenden fra 4 pCt. for 1936 nu forhøjes til 12 pCt. I Aarene 1930—1935 havde Selskabet intet Udbytte givet.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT**Larvik-Frederikshavn Færgeren**

Larvik—Frederikshavn-Ruten overtages nu af Nordmændene alene. Paa den afholdte Generalforsamling blev Bestyrelsens og Repræsentantskabets Forslag om, at Selskabet skal overgaa til helt norsk Drift enstemmig vedtaget, og i den Anledning vil man indbyde til Tegning af Præferencekapital, Minimum 270,000 Kr., Maksimum 400,000 Kr.

Den nye Fiskerihavn i Fredericia

Arbejdet ved Anlæg af den nye Fiskerihavn i Fredericia, der skal ligge, hvor de to gamle Færgelejer ligger, er paabegyndt. Udvidelsen af Fiskerihavnen vil forandre en Del ved det gamle Havneterræn omkring den nuværende Indsejling. Saaledes vil den Træbro, der er bygget ud fra Kajen ved D. F. D. S.s Anløbsplads, blive fjernet. I Stedet for bygges en ny Mole, der bliver længere end den gamle Langebro, og faar en lidt sydligere Retning. Den vestlige Mole til Fiskerihavnen faar sit Udgangspunkt fra et Sted i den nye Østmole i Trafikhavnen eller omtrent dér, hvor det gamle tredje Færgeleje var. Indsejlingen til Fiskerihavnen bliver udfor de to gamle Færgelejer.

Skoleskibet »Danmark« vendt hjem

Statsskoleskibet »Danmark«, der gik ud paa Vintertogt den 7. September i Fjor, er nu vendt hjem til København efter afsluttet Togt.

Kaptajn Knud Hansen oplyser, at Togtet er forløbet i enhver Henseende tilfredsstillende. Det haardeste Vejr mødte man allerede i Kattegat paa Udrejsen, da det var nødvendigt at krydse og »holde gaende« i to Døgn. Paa Hjemrejsen fra Charleston i U. S. A. var Vejret laardt de første 18 Dage, men derefter fint.

Inden Afgangen fra Charleston blev Skibslægen, Axel Biering, angrebet af Blindtarmsbetændelse og maatte indlægges paa Hospitalet.

Fejl paa begge Sider

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i den af Rederiet for Dampskibet »Apollo« af Koivista mod Rederiet for Damperen »Oder« af Leith ved dets herværende Repræsentant, Firmaet C. K. Hansen, rejste Sag i Anledning af Kollisionen mellem de to Skibe i Marts i Fjor. Retten mener, at Sammenstødet skyldes Fejl fra begge Sider. »Oder« har ikke paa behørig Maade nedsat Farten og drejede i det skæbnesvangre Øjeblik til bagbord, »Apollo« sejlede ligeledes for hurtigt og stoppede ikke, da man hørte Tangesignal. Retten siger derefter, at Skaden skal fordeles saaledes, at »Oder« skal betale to Trediedele og »Apollo« en Trediedel af den samlede Skade paa 67,705 Kr., og da »Apollo« har beløst 25,020 Kr., medens dens Andel er 22,568 Kr., dømtes »Oder« til at betale Differencen paa 25,568 Kr. Sagens Omkostninger opbevares.

Prøvetur

Østbornholmske Dampskibsselskabs Damper »Nordbornholm« gik forleden efter endt Ombygning ved B. & W.s Værft ud paa en Prøvetur under hvilken der samtidig blev rettet Kompasser og foretaget Korrigering af Radiopøjleren.

Den nye Dybhavn i Hamina, Frederikshamn (Finland)

Arbejdet ved den nye Dybhavn i Hamina, Frederikshamn (Finland), som har staaet paa siden Begyndelsen af Januar 1936, har nu delvis naaet sin Fuldførelse, idet

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Desværre viste der sig heller ikke i den forløbne Uge noget Tegn til den længselsfuldt ventede Bedring paa Fragtmarkedet. Kornmarkederne var livløse, og der er næppe Haab om nogen radikal Ændring, før der atter kommer Liv paa disse Markeder.

River Plate Markedet var helt uden Interesse hvad Forretning til Europa angaar, hvorimod der sluttedes en enkelt Baad fra Necochea til Callao til 12/6d., April-Lastning. Tramp Shipping Committee har bestemt, for at hjælpe den allerede i Plate liggende og til Plate sluttede Tonnage, at Skibe, der sluttes ud til Plate efter 17. Marts, ikke maa sluttes hjemefter. Dette er selvfølgelig særdeles prisværdigt, men allsammen hjælper jo intet, saa længe der ikke er nogen reel Efterspørgsel. De øvrige Kornmarkeder har heller ikke vist nogen større Interesse for Tonnage. Australien tager i ny og næ en enkelt Baad, men Rederne maa som Regel give Option af saavel Europa som Sydafrika og Vladivostok. Endvidere noteres en enkelt Ordre fra Vestaustralien til Callao til 31/3d. I Ugens Begyndelse cirkuleredes der forskellige Ordre Australien/Japan, men Kredit-Vanskeligheder stillede sig hindrende i Vejen for disse Forretninger. Fra Gulven har der været lidt Forretning paa Basis af 2/6d. Antwerpen eller Rotterdam, 2/9d. p.p. U.K. Montreal har ingen Ordre til U.K. Cont., men søger en lille Baad til Skandinavien, hvorfor der antagelig kan faas omkring 18 Cent pr. 100 lbs.

Fra Sortehavet søger Russerne Tonnage for Korn: sidste Slutning blev gjort til 11/6d. til U.K.

De øvrige oversøiske Markeder har ogsaa været stille. Det nordamerikanske Marked er praktisk talt uddødt med Undtagelse af Scrap til Japan. Raten for disse Forretninger er gaaet noget ned, og der kan næppe faas mere end 19/- for April/Maj Lastning. Sukker fra Cuba/San Domingo er roligt. Dansk 3300 Tonner sluttedes netop til 16/- til Antwerpen direkte, hvilket markedsmæssigt set er en god Afslutning. For stor Tonnage ligger Raten dog næppe højere end 15/6d. à 15/9d., Basis p.p. U.K. Cont. Pacific-Markederne viser kun ringe Interesse for Tonnage. British Columbia/U.K. fik Tonnage for April/Maj til 23/6d., hvilket kan gentages. British Columbia/Sydafrika indikerer £10,000 paa f.i.o. Basis for 430,000 Balefods

Baad. Iøvrigt har en stor Del af de i Pacific-Markedet interesserede Befragtere vist ganske livlig Interesse for Tonnage paa Timecharter-Basis, og et ganske stort Antal Baade er sluttede for 3/6/9 Maaneder, Levering og Tilbagelevering Østen, til Rater varierende mellem 5/3d. og 5/9d. for Dampere efter Kvalitet, og 6/6d. for Dieselbaade.

Østens Markeder var rolige. Soyabønner indikerer 28/6d. à 28/9d. for April-Lastning. Sukker fra Philippinerne til Northern Range noteres i \$7.75. Ris fra Saigon kan faas til omkring 30/- paa Basis af det nye Certeparti, men som tidligere omtalt vil Rederne ikke acceptere dette. Fra Java sluttedes 8.000 Tonner for Sukker til U.K. til omkring 28/9d.

Burma og de indiske Markeder har været rolige. Rangoon søger en 5.000 Tonner til Wiborg for April-Lastning til 32/6d. Kerner fra Madraskysten indikerer 28/- og fra Karachi 26/-, men disse Rater er dog uden Interesse i Øjeblikket for Rederierne.

Fra Sydafrika noteres der forskellige Kullaster for April/Maj Positioner. Durban/Port Sudan sluttedes til 11/-; Lourenco Marques/Singapore indikerer 28/-.

De europæiske Markeder er i det store hele uforandrede. Udgaende Kul er maaske en Kende fastere. Wales/Port Said betaler 6/6d., Wales/Vestitalien 6/-; Wales/Buenos Aires sluttedes til 13/6d., før de nye Restriktioner gældende fra 17. Marts kom frem. Befragterne maa sikkert beløbe væsentlig højere Rater for at faa Tonnage for nye Laster.

Middelhavet og Sortehavet/hjem er uden større Forandringer.

Trælastmarkederne er rolige. Baade Redere og Befragtere holder sig reserverede. Nominelt ligger Niveauet paa Minimalrate-Basis.

Timecharter. Som nævnt under vor Omtale af Pacific-Markederne er der sluttet ikke saa faa Baade, hovedsagelig til japanske Befragtere for Stillehavsfart. Af øvrige Timecharter-Forretninger skal nævnes: 7,500 Tons Diesel, Levering Gulven Trip across, Tilbagelevering U.K. Cont., \$1.65, 8,500 Tons Damp, Trip across, Levering South Atlantic, Tilbagelevering U.K. Cont., \$1.35. I Vestindia-Farten er Forholdene elendige. For 4,000 Tonner indikeres \$1.00 for Rundtur, hvilket tilstrækkelig viser Stillingen.

den projekterede 340 m lange Dybhavnskaj definitivt er blevet afleveret til Byen. Vanddybden ved Kajen er 7,5 m. Kajanlægget er forsynet med 3 Sæt Jernbanespor, som staar i direkte Forbindelse med Midt-Finlands Jernbanesystem. To moderne, elektriske Kulkraner er for nylig blevet færdigmonteret ved Kymmene Bruks store Kullagre, som strækker sig over et Areal paa 4 ha og rummer ca. 100.000 Tons Kul. Langs med Kajanlægget vil der i Løbet af kort Tid blive opført tidssvarende Varehouse og Magasiner. De vidtstrakte Havnearciler, som ligger i umiddelbar Nærhed af Kajen, afgiver glimrende Pladsmuligheder for nye Industri anlæg og Oplagspladser for skaaret Træ, Props og Pulpwood. En yderligere Forlængelse af det nye Kajanlæg paa 340 m er allerede projekteret og vil blive paabegyndt, naar eventuel Pladsmangel gør det paakrævet.

Foruden det nye Dybhavnsanlæg har Hamina sin gamle, velbeskyttede Naturhavn, Yderhavnen, med 24 Fods Vanddybde, som afgiver Plads for et ubegrænset Antal Skibe. Yderhavnen er forsynet med Fortøjningsbøjer, og Ankerbunden er den bedst mulige.

Bortfaldne Afgifter

Fra Firmaet Sartori & Berger i Kiel har vi modtaget følgende Meddelelse: Vinter Tillægene, nemlig i Kanal Afgifter paa 10 pCt., Kanal Lodser 15 pCt., Kanal Styr mænd 15 pCt., Lodser paa Elben 25 pCt. paa Tariferne i Kieler Kanalen vil blive afskaffet fra og med 1. April, hvilket betyder en Besparelse paa 12 pCt. paa samtlige Kanaludgifter sammenlignet med Afgifterne betalt i Perioden fra 1. Oktbr. 1937 til 31. Marts 1938.

Større Retssag over beskadiget Majslandning

I Sø- og Handelsretten har man behandlet en ret omfattende Sag, der af 12 Foderstof-Firmaer var rejst mod Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Rederiet for Damperen »Penhale«.

Skibet indtog 4,132 Tons Majs i Tidsrummet 16. Januar — 4. Februar 1937 i forskellige Donauhavne og sejlede saa til Esbjerg, Aalborg, København og Nykøbing F. I de sidste tre Havne blev Majslen udlosset, og der konstateredes Skader, som efter Sagsøgernes Mening skyldes to Dampbrø, der gaar gennem hele Skibets Længde, og som tilfører Styremaskinen Damp. Rørene er isoleret, men ikke over Mufferne, og da Skøns mænd i Nykøbing F. den 18. Marts 1937 to Timer efter, at der var lukket for Dampen, saa paa Forholdene, var Rørene endnu meget varme, og Majslen var brændt sammen over Tunnellen.

Højesteretssagfører Gorrisen var mødt for de 12 Firmaer og paastod Rederiet dømt til at betale 848 Lstr. 9 sh. 11d. plus Renter til Fordeling mellem de nævnte Firmaer.

For Rederiet mødte Landsretssagfører Stein, der paastod Frifindelse, idet han hævdede, at der ikke var mere Varme i Skibet, end man maatte regne med. Det maatte være Majslen, der var noget i Vejen med.

Sø- og Handelsretten gav de 12 Firmaer Medhold. Sagsøgte blev dømt efter Paastanden og skal desuden betale 1500 Kr. i Sagsomkostninger.

Ombygningen af Statsisbryderne

Efter at Staten har overtaget Isbryderne »Thor« og »Tyr«, er der truffet Bestemmelse om, at de begge skal ombygges. Det er et Arbejde, der vil koste ca. 200,000 Kr.

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i Februar Maaned 1938

Nationalitet:	Antal Skibe:	Tonnage:
Danmark	297	71,580
Norge	6	7,388
Sverige	28	10,021
Finland	2	1,631
Estland	1	668
Danzig	2	158
Tyskland	36	4,112
England	5	13,794
Holland	13	3,454
Grækenland	3	7,157
Tilsammen	393	119,963
Heraf Rutefart	146	53,040

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Februar Maaned 1938

Nation	Antal	N. R. T.
Danske	1,068	316,466
Svenske	223	58,671
Norske	23	32,362
Tyske	85	28,368
Engelske	19	26,354
Franske	1	406
Finske	27	25,429
Russiske	1	1,002
Hollandske	29	10,209
Letlandske	2	2,610
Estlandske	8	3,775
Islandske	3	2,569
Amerikanske	5	15,772
Polske	3	17,271
Ialt	1,497	541,264

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Februar 1938

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de første 2 Maaneder af 1938, sammenlignet med samme Tidsrum i 1937, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	2,517	4,153,916	2,248	3,644,132
1937	2,423	4,109,557	2,174	3,664,998
Forskel ...	+ 94	+ 44,359	+ 74	+ 20,866

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	2,960	3,102,961	1,910	3,148,648
1937	2,335	2,800,395	1,854	3,212,192
Forskel ...	+ 625	+ 302,566	+ 56	+ 63,544

I Tidsrummet Januar—Februar 1938 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 1,005,268 Tons og 495,484 Tons større end til Antwerpen.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Januar Maaned 1938

I Januar Maaned 1938 er udført 245,471 Tons Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 28,474 Tons, mod 263,324 Tons, deraf 22,481 Tons til Danmark i December Maaned 1937. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig	70,124
Sverige	66,886
Danmark	28,474
Belgien	27,271
Algier	15,335
Italien	9,000
Holland	8,245
Norge	7,857
Grækenland	5,584
Finland	3,005
Tunis	2,050
Letland	1,640
Ialt	245,471

„Kronprins Olav“ i Sølv

Georg Jensens Sølvmedie har paa Bestilling af Det forøenede Dampskibs-Selskab udført to Modeller af m.s. »Kronprins Olav« i Sterling Sølv i ca. $\frac{1}{300}$ Størrelse. Hver Model bestaar af 561 forskellige Dele med over 700 Sølvledninger, saaledes at hele Modellen er eet samlet Stykke Sølv. Alene til det lille Rat i Agterenden er medgaaet 24 Dele. Selve Skibsskroget er hamret ud, hvorefter der er lagt »Sløvtømmer« ind, paa hvilket de forskellige Dæk er bygget op. Gallionsmærket er af 18 Kt. Guld, og skønt det kun er 3 mm i Diameter, vil man kunne se baade Anker-

kæde, Anker og Maltsekers indgraveret. Arbejdet har været 2 Maaneder og er for en meget stor Del udført efter selve Skibet ved Studier, hver Gang det var i Havn. De sortmalede Dele af Skibet er paa Modellen oxyderet, hvorimod alle lyse Dele staar i det hvide Sølv. Skibsmodellen hviler paa sort Marmor.

Masnedund-Broens Paasejling

Den 12. December 1935 kom, som tidligere meddelt, den engelske Tankdamper »Atheltarn« Øst fra gennem det snævre Farvand ved Masnedund, hvor Broen var under Opførsel. Broen blev paasejlet, og De danske Statsbaner led ialt et Tab paa 321,492 Kr., hvilket Beløb man har indstævnet Skibets Ejer, United Molasse Co., London, til at betale.

Sø- og Handelsrettens Dom er nu faldet.

Retten savnede tilstrækkelige Beviser til at antage, at Paasejlingen skyldtes fejl Rormanøvre paa Skibet.

Derimod mener Retten, at Paasejlingen kunde være undgaaet, saafremt Skibet ikke havde været overladt til at klare den i Betragtning af Skibets Størrelse og Forholdene i det hele ved Broen ret vanskelige Gennemsejling alene ved sin Manøvre dygtighed, men havde haft passende Bugser-Assistance.

Det er en Fejl, at Skibets Ledelse ikke har rekvireret en saadan Assistance, som Statsbanerne, hvad Lodsens var bekendt med, havde givet et almindeligt Tilsagn om at ville bekoste for Skibe ved Passage gennem Broerne, og det kunde ske ved Hjælp af to i Masnedund Havn værende Bugserbaade.

Det er herefter uden væsentlig Betydning for Sagen, at der tillige findes begaaet en alvorlig Fejl fra Skibets Side derved, at der ikke efter Sammenstødet med Broen første Gang, straks blev slaaet Stop.

Det er ikke oplyst, at der fra de danske kompetente Myndigheders Side foreligger nogen Forsømmelighed.

Under Hensyn til Skibets ringere Værdi blev Erstatningen sat til 231,400 Kr. Englænderne skal endvidere betale 6000 Kr. i Sagsomkostninger.

Søsætning fra Aalborg Skibsværft

Fra Aalborg Værft søsattes forleden det nye Rednings-skib, der skal erstatte den gamle Redningsdamper »Vestkysten«. Søsætningen overværedes blandt andre af Fiskeridirektør *Trolle Thomsen* og Fruen døbte Skibet »F. V. Mortensen« efter den tidligere Fiskeridirektør.

Helsvejet Tankskib

For norsk Regning er for nogen Tid siden bestilt et 12,500 Tons Tankskib ved Kockums Værft i Malmø. Skibet skal være helsvejet, og i den Anledning skriver Göteborg Handels och Sjøfartstidning, at denne Nybygning er en mærkelig Nyhed, som vidner om, hvorledes Fordomme mod tekniske Nyheder forsvinder i Løbet af forholdsvis kort Tid.

Odense Havn

Foreningen af Arealejere ved Odense Havn har afholdt Møde, hvor en Række betydningsfulde Spørgsmaal blev drøftet, først og fremmest vedrørende en Forbedring af Besejlingsforholdene til Odense Havn.

Foreningen arbejder paa, at Kanalens Løb fra Klintebjerg til Gabet rettes ud i lige Linie, saa der kan sejles ind til Odense baade Dag og Nat i Modsætning til nu, hvor saa mange Dampere paa Grund af Mørket forsinkes. Det drejer sig om et Millionprojekt, men da det vil vare nogen Tid, før denne Plan kan føres ud i Livet, er Foreningen foreløbig villig til at indskrænke Kravet til en omfattende Belysningsplan, der ved Hjælp af faste Fyr og Lysbøjer kan raade Bod paa Manglerne, indtil Millionprojektet er ført ud i Livet.

Den nye »Selandia«

Ø. K.s nye Motorskib til Bangkok-Linien — den nye »Selandia«, der bygges paa Nakskov Skibsværft — ventes sat i Fart i November i Aar. Efter Fartplanen vil det nye Skib afgaa fra Rotterdam, Southampton og Marseille henholdsvis den 19., 21. og 29. November. Ankomsten til Bangkok ventes at ske den 27. December. Den 8. Januar tiltrædes Tilbagereisen med Ankomst til Marseille ca. 10. Februar og London ca. 18. Februar.

KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB

Vi undertegnede anbefale os med ferak Vand, baade til Køder og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

◀ Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner: ▶

Dag Telefon:

Nat Telefon:

Amager 5366 og Amager 5637.

Otto Møller & Co.

Skibet faar en Længde af 425 Fod og en Bredde af 63 Fod. Dødvægtstønnen er 8150 og Displacementet 13,500 Tons. Lastrummenes Kapacitet bliver 486,000 Kubikfod, deraf 1100 Fod Kølelast. Skibets Fart paa fuld Last anslaaes til 15½ Knob.

Der bliver paa »Selandia« Plads til 54 Passagerer. Paa Promenadedækket bliver der 10 Enkeltkahytter og 4 Dobbeltkahytter med privat Bad; paa Shelterdækket 12 Dobbeltkahytter med 6 og uden privat Bad. Dobbeltkahytterne med Bad har fritstaaende Senge, de andre Dobbeltkahytter har Over- og Underkøje samt en Sofa.

Skibet bliver, som man kunde vente det, meget moderne udstyret med store og lyse Saloner, stor, moderne Bar, indbygget Svømmebad paa Promenadedækket med tilstødende Brusebad og Omlædningsrum.

Nørresundby Havn

I Nørresundby Byraads Møde forleden forelaa Havnens Budget. Det balancerer med 230,000 Kr., og af indværende Aars projekterede Udvidelser kan nævnes Bygning af en ny Fiskerihavn.

Overbord og druknet

Den 33-aarige Letmatros, *Jens Axel Ørnholm*, der var forhyret med D.F.D.S. Damper »Harald«, er faldet over Bord og druknet i Scheldefloden, da Skibet var paa Vej fra Gent til Antwerpen.

PERSONALIA

70 Aar

Kaptajn *Julius Schmidt*, Rømø, fyldte i Fredags 70 Aar. Kaptajn Schmidt er af gammel Skipperlæg. Hans Far sejlede under dansk Flag, men Julius Schmidt maatte føre Skib fra Hamborg. Senere blev han ansat ved Hamborgs Havnevesen, og efter at have taget sin Afsked, flyttede han tilbage til Barndomsøen.

Tidligere mangeaarig Skibsfører i Dampskibsselskabet »Myren«, Kaptajn *K. A. Nielsen*, fyldte forleden 70 Aar. Kaptajn Nielsen, der forlod Søen i 1934, har i flere Aar været Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse.

Jubilæum

Maskinmester *Chr. Jepsen Bager* fejrede i Mandags 25 Aarsdagen for sin Ansættelse i Det forenede Dampskibs-

Selskab. Han begyndte som Maskinassistent i »United States« og blev to Aar senere forfremmet til Undermaskinmester. Mester Bager gør for Tiden Tjeneste som Andenmester i Damperen »Hroar«.

Dødsfald

Kaptajn *Jes Schmidt*, Middelfart, er død, 87 Aar gammel. Jes Schmidt sejlede i sine unge Dage med Smaafragt, og da han hørte op med Fragtejlsadsen, fiskede han i Lille Bælt.

Pensioneret Fyrmester *Carl Fieller* er død, 58 Aar gammel. Den Afdøde, der var født ved Skelskør, har været i Fyrvæsenets Tjeneste siden 1902 og har bl. a. været paa Hanstholm Fyr. Han var Fyrmester paa Hirtshals Fyr, indtil han for halvandet Aar siden tog sin Afsked.

Skibsmægler *Hans Jørgensen*, Kerteminde, er død, 64 Aar gammel. Skibsmægler Jørgensen, der var født i Kerteminde, sejlede i sine unge Dage paa de store Have indtil Verdenskrigens Udbrud. Omkring 1914 indtraadte han i sin Faders Fiskeeksportforretning, og nogle Aar senere overtog han den gamle Skibsmæglerforretning, som han drev med stor Dygtighed indtil sin Død.

BEKENDTGØRELSE

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 5. April Kl. 15, Ny Toldebogade 3, med følgende Dagsorden:

- 1) Aflæggelse af Aarsberetningen.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København den 17. Marts 1938.

Bestyrelsen.

POSITIONSLISTE PR. 23. MARTS 1938

A

s.s. *Aalborg* opl. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aaro*, Bastrup, pass. Gibraltar 19.3. p. R. t. Cardiff.
s.s. *Aaro* ank. Dunkirk 11.3.
s.s. *Aase* afg. Korsør 9.3. til Helsingør.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Rotterdam 5.3.
s.s. *Absalon* pass. Finisterre 8.3.
m.s. *African Reefer* ank. Hook of Holl. 22.3.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Haifa til Rotterdam 21.3. hjg.
s.s. *Agnete* pass. Gibraltar 10.3. p. R. t. Clyde.
s.s. *Agnete Mærsk* pass. Gibraltar 10.3.
s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 8.3. til River Plate.
s.s. *Alf* afg. Danzig 15.3. til Rouen.
s.s. *Alfa* ank. Messina 22.3.
s.s. *Algarve* afg. Algiers 17.3. til Antwerpen.
m.s. *Almena* afg. Puerto Armulles 7.3.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Port Swettenham til Malacca 22.3. udg.
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Buenos Aires 4.3.
m.s. *American Reefer* ank. Seattle 19.3.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. San Francisco 15.3. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 27.2.
m.s. *Anna Mærsk* afg. San Pedro 26.2.
s.s. *Anna* ank. Cardiff 17.3.
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Mäntulyoto 23.3. udg.
s.s. *Anne* ank. Malta 8.3.
m.s. *Argentina* ank. Kbhvn. 19.3.
m.s. *Arizona* afg. New York 19.3. til Oslo.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Freeport 11.3.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. New York 18.3.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Dakar til Fremantle 13.3. udg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Gdynia 16.3.
s.s. *Aslaug* pass. Gibraltar 11.3. østg.
m.s. *Asnes* pass. Dessart 21.3.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, pass. Manzanillo 18.3.
s.s. *Astra* ank. Nuevitas 15.3.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Huelva 16.3.
m.s. *Australian Reefer* afg. Point a Pitre 15.3.
m.s. *Australien*, Hansen, ank. Los Angeles 3.3.
s.s. *Avance* pass. Spurn Hd. 4.3. p. R. t. Haifa.

B

s.s. *Belgien* afg. Newport 12.3.
m.t. *Bente Mærsk* pass. Gibraltar 10.3.
s.s. *Bergenhus* ank. Stettin 22.3.
s.s. *Bertha* ank. Odense 12.3.
s.s. *Bes* pass. La Coubre 17.3.
s.s. *Betta* ank. Rochester 22.3.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Savannah 17.3. til Galveston.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. Ushant 21.3.
s.s. *Birgitte* pass. Beachy Hd. 12.3. p. R. t. Jaffa.
s.s. *Birte*, Petersen, pass. Canary Isl. 20.3. p. R. t. Dakar.
s.s. *Bodil* pass. Gibraltar 19.3.
s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt i Kbhvn. 27.1.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Marseilles til Port Said 22.3. udg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Bremen 11.3. til U.S.A.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Gdynia 20.3.
s.s. *Brasilien* afg. Gdynia forv. 22.3. til Esbjerg.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Dakar 18.3.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Herøen 11.3. til Alexandria.
s.s. *Britta* afg. Stockholm 22.3.
s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 9.3. til Alexandria.
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. 48° 19' N., 37° 18' W. 17.3.
s.s. *Brynhild* ank. Aarhus 22.3.

C

m.s. *Canadian Reefer* pass. Balboa 15.3.
m.s. *California* afg. Buenos Aires 7.3. til Kbhvn.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Hull 21.3. hjg.
s.s. *Carmen* afg. Klaipeda 21.3.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 26.2.
s.s. *Charkow* afg. Palermo 19.3. til Lissabon.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Manila 1.3.
m.s. *Chilean Reefer* ank. Southampton 22.3.
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Nakskov 18.3.
m.s. *Chr. Holm* ventes Le Havre 3.4.
s.s. *Christiansborg* pass. Colon 14.3.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Baltimore 3.3.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Cape Town 12.3.
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Helsingør 20.3. til Gdynia.
s.s. *Clara*, Johansen, pass. 41° 08' N. 9° 35' V. 20.3. p. R. t. Bordeaux.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

22.3.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	452,75	AMSTERDAM.....	250,00
BERLIN.....	181,25	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	13,85	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,10	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,80	PRAG.....	15,95
ROM.....	24,00	WARSAWA.....	85,65

m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Wallaroo 9.3.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Shields 11.3.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Birkenhead 17.3.

D

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Bremen 8.3.
 s.s. *Dagmar* ank. London 22.3.
 s.s. *Dagmar* afg. Algiers 14.3.
 s.s. *Dania*, Danholt, i Dok Kbhvn.
 m.s. *Danmark* ventes Avonmouth 26.3.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Gibraltar p. R. t. Genoa 22.3. udg.
 s.s. *Delaware* ank. New York 19.3.
 s.s. *Douro* ank. Hamburg 21.3.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. St. Thomas 17.3.
 s.s. *Ebro* ank. Livorno 22.3.
 s.s. *Edv. Nissen* oplagt i Helsingør.
 s.s. *Effie Mærsk* oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Egholm* afg. Livernool 21.3. til Antwerpen.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Marseilles 19.3.
 m.s. *Eleonora Mærsk* pass. Flores 26.2.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Fayal 11.3.
 s.s. *Elisabeth* ank. Antwerpen 8.3.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Alexandria 9.3.
 s.s. *Ellen* ank. N. Waterweg 17.3.
 s.s. *Ellensborg* opl. Kbhvn. 16.2.
 s.s. *Else* ank. Tyne 18.3.
 s.s. *Emanuel* oplagt.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Liverpool 9.3. til Digby (N.S.).
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Bahrein 7.3.
 s.s. *Energi* oplagt.
 s.s. *England*, Stengade, i Dok Frederikshavn.
 s.s. *Enigheden* oplagt.
 s.s. *Erik Boye* afg. New York 7.3.
 s.s. *Erindring* oplagt.
 s.s. *Erna* afg. Thames 21.3.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, pass. Dover p. R. t. London 22.3. hjg.
 s.s. *Ester* pass. Skagen 21.3.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Halifax N.S. 20.3.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* afg. Zeebrugge 9.3. til Haifa.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, pass. Panama Canal p. R. t. Los Angeles 15.3. udg.

F

s.s. *Fanø*, Korff, afg. Manchester 19.3.
 s.s. *Finland* afg. Korsør 16.3.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Middlesbrough til Antwerp 22.3. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Marseilles 16.3.
 s.s. *Frankrig* pass. Skagen 17.3. sydg.
 s.s. *Fredensborg* ank. Esbjerg 21.3.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Boucau 20.3.
 s.s. *Freya* afg. Genoa 5.3. til London.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 15.3.
 s.s. *Frode* ank. Frederikshavn 8.3. for Dokning.
 s.s. *Fylla* afg. Gdynia 16.3. til Brussels.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 19.3. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* afg. Madeira 17.3. til Kbhvn.
 s.s. *Gerd* afg. Clyde 9.3. til Cuba.
 s.s. *Gerda Toft* pass. Lindenæs 21.3.
 s.s. *Gerda* ank. Oslo 21.3.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Shanghai 17.3. til Hongkong.
 s.s. *Gorm* afg. Pernambuco 19.3. til Madeira.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. San Pedro 2.3.
 s.s. *Grete* afg. St. Thomas 22.3.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* afg. Cardiff 27.2.
 s.s. *Gudrun* pass. Gibraltar 7.3. p. R. t. Alexandria.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Jaffa 15.3. til Cardiff og Liverpool.
 s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 10.3.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Gravesend 17.3. til Danzig.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 5.3. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. Clyde 12.3. til Haifa.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Antwerp 21.3.

s.s. *Halfdan* afg. Kbhvn. 19.3. til Dunkirk.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Frederikshavn 19.3. til Rotterdam.
 s.s. *Hanne* afg. Istanbul 12.3. til Haifa.
 s.s. *Hans Broge* ank. Gibraltar 18.3.
 s.s. *Hans*, From, ank. Holbæk 23.3.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Bordeaux 8.3. til Saffi.
 s.s. *Harriet* ank. Svendborg 20.3.
 s.s. *Helene* ank. Kotka 22.3.
 s.s. *Helga* ank. Valparaiso 21.3.
 m.s. *Helvig* afg. Algiers 7.3. til Jaffa.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. Bermuda 8.3.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Sete 15.3.
 m.s. *Herdis* afg. London 18.3. til Jaffa via Newcastle.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Danzig 17.3.
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 10.3. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 22.3. til Manchester.
 s.s. *Holland* afg. Burntisland 15.3.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Dairen 23.3. udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Beahy Head 21.3. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Trondheim 9.3.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Gibraltar 9.3. p. R. t. Marseilles.
 s.s. *Inger Toft* afg. Lissabon 21.3.
 s.s. *Inger* ank. Bristol 19.3.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Garston 16.3.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Dakar 19.3. til Santos.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Wear 16.3.
 s.s. *Ivar* ank. New York 19.3.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 21.3.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Halifax 6.3.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Dakar 16.3. til Marseilles.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Miami 23.2.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Madras til Penang 21.3. udg.
 s.s. *Jenny* ank. Split 14.3.
 s.s. *Jenny* afg. Split 17.3.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Bordeaux 11.3.
 s.s. *Johanne* afg. Kolka 22.3.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Swansea 8.3.
 s.s. *Jolantha* i Dok i København siden 18.3.
 s.s. *Jonna* ank. Buenos Aires 20.3.
 s.s. *Juliane* ank. Boness 15.3.
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Aden til Suez 21.3. hjg.
 s.s. *Jutta* afg. Savona 22.3.
 s.s. *Jægersborg* opl. Kbhvn. 10.3.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Barrow 16.3.
 s.s. *Kala*, Brockmann, 20.3. 810 miles vest for Fastnet (Irland).
 s.s. *Karen Toft* afg. Setubal 19.3.
 s.s. *Karen* afg. Oran 14.3.
 s.s. *Karla* pass. Gibraltar 20.3.
 s.s. *Katholm* ank. Liverpool 16.3.
 m.t. *Katrine Mærsk* pass. Bermuda 4.3.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Newport 11.3.
 s.s. *Kentucky* afg. Gøteborg 12.3. til Boston.
 s.s. *Kirsten* ank. Cork 17.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. N. Waterweg 10.3.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Rouen 17.3.
 s.s. *Knud Rasmussen* afg. Avonmouth 14.3. til Christobal.
 s.s. *Knud Villemoes* oplagt.
 s.s. *Knut* ank. Hamburg 12.3.
 s.s. *Kongea* afg. London 18.3. til Limerick via Burntisland

L

s.s. *Laila* ank. Tocopilla 18.3.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. London til Antwerp 23.3. hjg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* ank. Le Havre 22.3.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Jaffa 6.3. til Liverpool.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Manchester 17.3.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Aalborg 18.3.
 s.s. *Lilian* pass. Brunsbüttel 20.3.
 s.s. *Lilleborg* pass. Kbhvn. 19.3.
 s.s. *Lily* ank. Ghent 10.3.
 s.s. *Linda* afg. Ponta Delgada 22.3.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Danzig 20.3.
 s.s. *Lotte* ank. St. John's N.F. 17.3.
 m.s. *Louisiana* afg. Aabenraa forv. 22.3. til Svendborg.
 s.s. *Lynæs* pass. Vlissingen 21.3.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. New York 25.2. til Antilla.
 s.s. *Magnus* ank. Bordeaux 19.3.
 s.s. *Maja* ank. Kaskø 20.3.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Kap San Lucas p. R. t. Seattle 15.3. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Helsingør Dok 16.3.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Savannah 17.3. til Los Angeles.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Finisterre 13.3. p. R. t. Dakar.

s.s. *Margrete* ank. London 14.3.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 21.3.
 s.s. *Marianne* pass. Gibraltar 14.3.
 s.s. *Marie Toft* ank. Bilbao 15.3.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Havre 17.3. til Beaumont.
 s.s. *Marna* ank. New York 17.3.
 m.s. *Marocco* afg. Nemours 21.3. til Oran.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, pass. Louisburg 17.3. p. R. t. Preston.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Danzig 14.3.
 s.s. *Marx* afg. Ystad 18.3. til Svendborg.
 s.s. *Maryland* afg. New Orleans 21.3. til Norfolk, Va.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Guaymas 8.3.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Singapore 23.3. hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 9.3.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Sabang 12.2.
 s.s. *Minsk* afg. Antwerpen 20.3. til Kbhvn.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Nantes 18.3.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.
 s.s. *Najaden* afg. Kaskø 22.3.
 s.s. *Nancy* ank. Nakskov 11.2.
 s.s. *Nerna* ank. Bayonne 19.3.
 s.s. *Nevada* afg. Madeira 15.3. til Kbh.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Tampa 9.3. til San Pedro.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Kobe 11.3. til New York.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Aghia Morina 10.3.
 s.s. *Niobe* ank. Trelleborg 19.3.
 s.s. *Norco* oplagt i Svendborg.
 m.s. *Nordbo* afg. Saigon 24.2. til Dunkirk.
 s.s. *Nordborg* ank. Setubal 12.3.
 s.s. *Nordby* pass. Helsingør 18.3. nordg.
 m.s. *Norden* ank. Curacao 15.3.
 m.s. *Nordfarer* ank. Port Said 8.3.
 m.s. *Nordhavet* ank. Philadelphia 17.3.
 m.s. *Nordhval* ank. Balboa 6.3.
 m.s. *Nordkap* pass. Gibraltar 13.3.
 s.s. *Nordlys* afg. New Orleans 25.2. til Kbhvn.
 m.s. *Nordpol* ank. New York 10.3.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. New York 18.3. til Montevideo.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 22.3.
 s.s. *Olga* afg. Gdynia 14.3.
 m.s. *Olga S.* ank. New York 10.3.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Danzig 16.3. til Bordeaux.
 m.s. *Olympia*, Lorentzen, afg. Manila 24.2.
 m.s. *Oregon* ank. Buenos Aires 19.3.
 s.s. *Orion* pass. Rockall 15.3.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Kbhvn. 21.3. til Gdynia.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Greenock 8.3. til St. Thomas.

P


s.s. *P. Madsen* oplagt i Kbhvn.
 s.s. *P. N. Danum* afg. Boston 8.3. til Rotterdam.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, pass. Perim p. R. t. Suez 20.3. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. London 16.3.
 s.s. *Paula* afg. Coronel 17.3.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Sabang p. R. t. Japan 15.3. udg.
 s.s. *Peter Lassen* afg. Avonmouth 8.3. til Christobal.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Manila 10.3.
 s.s. *Polly* ank. Ipswich 11.3.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Danzig 16.3. til Boston.

R

s.s. *Randa* pass. Øland 22.3.
 s.s. *Riga* ligger i Boston.
 s.s. *Rigmor* ank. Sfax 9.3.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 21.3.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Hamburg 16.3. til Norge.
 s.s. *Robert* ank. St. Louis du Rhone 15.3.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. N. Waterweg 10.3. til London.
 s.s. *Rosenborg* ank. Gdynia 20.3.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 22.3. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Galate 10.3.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Guiria 12.3.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Kbhvn. 20.3.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Bremen 20.3. til Danzig.
 s.s. *Sejro*, Rasmussen, afg. New Orleans 28.2. til Nørresundby.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Selma* ank. Kotka 22.3.
 m.s. *Sessa* pass. Cristobal 19.3.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Kobe til Hongkong 19.3. hjg.
 s.s. *Signe* ank. Danzig 10.3.
 s.s. *Sigrid* ank. Setubal 13.3.
 s.s. *Silkeborg* pass. Monrovia 16.3.
 s.s. *Skaane*, Kyhu, afg. Oporto 19.3. til Kirkcaldy.
 s.s. *Skagen* ligger i Aarhus.
 s.s. *Skagerak* afg. Gdynia 12.3.
 s.s. *Skandia* ank. forv. til Stockholm 30.3.
 s.s. *Skjold* afg. Riga 21.3. til Danzig.
 s.s. *Skodsborg* ank. Tyne 22.3.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 20.3.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Garston 21.3.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Aberdeen 17.3. til Danzig.
 s.s. *Sophie* pass. Hanstholm 13.3.
 s.s. *Stadion II* afg. Skien 21.3. til Horsens.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Oran 19.3. til Marseilles.
 s.s. *Stella* afg. Themsen 21.3.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Port Albani 20.3.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Lorient 18.3. til Newcastle.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Gdynia 11.3.
 s.s. *Svanhild* afg. Aarhus 21.3. til Swansea.
 s.s. *Svanholm* afg. Kbhvn. 22.3. til Aarhus.
 s.s. *Svava* afg. Middelfart forv. 22.3. til Kbhvn.
 s.s. *Svend Pii* oplagt.
 s.s. *Soborg* pass. Ushant 22.3.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Gdynia 21.3.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Sydney N.S.W. 9.3.
 s.s. *Tanja* ank. Cardiff 21.3.
 m.s. *Tasmania*, Roder, afg. San Francisco 18.3.
 s.s. *Teddy*, Meyer, i Dok i Helsingør.
 s.s. *Tekla* afg. Tyne 7.3. til Helsingør.
 s.s. *Tennessee* ank. Santos 19.3.
 m.s. *Thyra S.* pass. Dungeness 17.3. vestg.
 s.s. *Tomsk* afg. Antwerpen 21.3. til Casablanca.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Bangkok 14.3. hjg.
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Norrköping 22.3.
 s.s. *Tove* ank. Oporto 28.2.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Kbhvn. 27.2.
 s.s. *Transporter* afg. Burntisland 19.3. til Aarhus.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Selby 23.3. til Newcastle.
 s.s. *Trondhjem* ank. Bergen 22.3.
 s.s. *Tula* ank. Kbhvn. 9.3.
 m.s. *Tunis* ank. Antwerpen 19.3.

U

s.s. *Uffe* afg. Beyrouth 22.3. til Alexandria.
 s.s. *Ulla* afg. Buenos Aires 19.3.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Algiers 16.3. til Dundee.
 s.s. *Uranienborg* ank. Gdynia 20.3.

V

s.s. *Valborg* ank. Granton 14.3.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Randers 20.3.
 s.s. *Venus* ank. Rouen 15.3.
 m.s. *Vestralia*, Barfoed, afg. Fremantle 19.3.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Kbhvn. 6.3.
 s.s. *Viborg* ank. Huelva 13.3.
 s.s. *Viola* pass. Spurn Hd. 18.3. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *Virginia* afg. Oslo 22.3. til Kbhvn.
 s.s. *Vitus Bering* ank. Christobal 16.3.

W

s.s. *Wilh. Colding* pass. Oran 13.3. p. R. t. London.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 20.3.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 22.3. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Immingham 21.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

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 » »

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELEGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND
CA. 1.600.000 KR.

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

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762 Amaliegade 43,
Efter Kl. 8 Ordrup 3096
Telgr.-Adr.: Stores København K.

Lager af alle Skibsfornödenheder

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**Det forenede Dampskibs-Selskab**

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -
Brasilien - Nordafrika - Italien -
Spanien - Portugal - Frankrig -
Belgien - Tyskland - Storbritannien -
Island - Norge - Sverige - Danzig -
Letland - Litauen - Estland -

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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

Aalborg

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone:
Vinkco 84880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESFN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 23. Marts 1938.

Nr. 12.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 13, København K.

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

I. Østersøen.

807. (T). Østersøen. Møn Fyr SW. Vrag afmærket.

Vraget af Galeasen *Anna Marie*, hvorfra Fokkemasten rager c. $\frac{1}{2}$ m over Vandet, ligger sunket i 22 m Vand paa c. $54^{\circ} 53',_{11}$ N. $12^{\circ} 25',_{0}$ E., c. 5,7 Sm 230° fra Møn Fyr. En Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt henholdsvis c. 30 m og c. 90 m SW. for Vraget.

808. (T). Danmark. Rødby Havn Indsejling. Oprensning. Sømærke midlertidig inddraget.

Paa Grund af Oprensning i Indsejlingsrenden er den hvide Stage med Halmvisk paa $54^{\circ} 39' (06'')$ N. $11^{\circ} 20' (57'')$ E., ved Yderenden af Rendens W.-Side, midlertidig inddraget.

809. Sverige E.-Kyst. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 11/793. Stockholm 1938.)

Lystønden *Södra Espskärsgrundet* paa c. $58^{\circ} 14'$ N. $16^{\circ} 54',_{2}$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 5/297 1938.)

810. Sverige E.-Kyst. Arkö-Mem. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 11/703. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Björkskär c. $58^{\circ} 25'$ N. $16^{\circ} 48'$ E. *Färholmen*.

(E. f. S. Nr. 1/5 1938.)

811. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 11/792. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Tilljandersknall c. $58^{\circ} 45'$ N. $17^{\circ} 50'$ E. *Inre Triklubbsgrund*.

(E. f. S. Nr. 4/218 1938.)

812. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvallsbugten. Lys- og Fløjtetønde udlægges.

(U. f. s. Nr. 11/702. Stockholm 1938.)

I Løbet af April d. A. udlægges paa $62^{\circ} 18'_{,17}$ N. $17^{\circ} 38'_{,15}$ E. en sort- og rødmalet Lys- og Fløjtetønde, *Sundsvallsbukten*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s . Blink $0,5^s$, Mørke 1^s , Blink $0,5^s$, Mørke 1^s , Blink $0,5^s$, Mørke $6,5^s$.

813. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Bergudden. Fyr tændes i Vintermaanederne om Dagen i usigtbart Vejr.

(U. f. s. Nr. 8/487. Stockholm 1938.)

Fra og med den 1. November d. A. vil *Bergudden* Fyr paa c. $63^{\circ} 47'_{,5}$ N. $20^{\circ} 50'_{,5}$ E., naar Isforholdene tillader Sejlads, blive tændt om Dagen i usigtbart Vejr i Tidsrummet fra 1. November til Slutningen af Februar.

814. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskibene Norströmsgrund. Östra Kvarken. og Sydostbrotten tændes om Vinteren om Dagen i usigtbart Vejr.

(U. f. s. Nr. 8/486. Stockholm 1938.)

Fra og med den 1. November d. A. vil Fyrskibene *Norströmsgrund* paa c. $65^{\circ} 07'_{,9}$ N. $22^{\circ} 19'_{,9}$ E., *Östra Kvarken* paa c. $63^{\circ} 34'_{,0}$ N. $20^{\circ} 56'_{,5}$ E. og *Sydostbrotten* paa c. $63^{\circ} 18'_{,8}$ N. $20^{\circ} 10'_{,7}$ E., naar de er paa Station, blive tændt om Dagen i usigtbart Vejr i Maanederne November til Februar.

815. Finland. Bottniske Bugt. Hailuoto W. Oplysning om Vrag.

(U. f. s. Nr. 7/186. Helsingfors 1938.)

Vraget, der ligger sunket paa c. $65^{\circ} 04'$ N. $24^{\circ} 25'$ E., er nu helt sunket, saaledes at intet rager over Vandoverfladen.

(E. f. S. Nr. 27/2213 1937.)

816. Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 7/184. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Valsörarne c. $63^{\circ} 25'$ N. $21^{\circ} 04'$ E., *Norrskär*, *Norrskärs hamnfyr* c. $63^{\circ} 14'$ N. $20^{\circ} 37'$ E., *Strömmingsbådan* c. $62^{\circ} 59'$ N. $20^{\circ} 45'$ E.

(E. f. S. Nr. 5/300 1938.)

817. (T). Finland. Bottniske Bugt. Uusikaupunki (Nystad) Indløb. Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 7/185. Helsingfors 1938.)

I den nærmeste Fremtid tændes følgende 2 Fyr: *Isokari (Enskär)* paa $60^{\circ} 43' 03''$ N. $21^{\circ} 00' 40''$ E. og *Keskikallio (Medelklubb)* paa $60^{\circ} 41' 38''$ N. $21^{\circ} 03' 22''$ E.

818. (T). Finland. Skärgårdshavet. Utö Havnefyr midlertidig slukket.

(U. f. s. Nr. 7/208. Helsingfors 1938.)

Utö Havnefyr paa c. $59^{\circ} 47'$ N. $21^{\circ} 22'$ E. er midlertidig slukket.

819. Finland. Finske Bugt. Andalskär Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 7/177. Helsingfors 1938.)

Andalskär Fyr paa c. $59^{\circ} 48'$ N. $23^{\circ} 01'$ E. er slukket for Vinterperioden.

820. (T). Finland. Finske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 7/176. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Djupkubb c. $59^{\circ} 52'_{,5}$ N. $23^{\circ} 37'$ E., *Busö*, *Espskär övre* og *nedre*, *Julö*, *Furuholm*, *Koön*, *Aspharu*, *Kalholm övre* og *nedre*, *Stengrund*, *Tvärminne övre*, *östra* og *västra Hundhälet*.

821. Finland. Finske Bugt. Porkkala. Rödakon Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 7/183. Helsingfors 1938.)

Rödakon Fyr paa $60^{\circ} 00' 07''$ N. $24^{\circ} 32' 44''$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver $3,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $3,0^s$. Iøvrigt er Fyret uforandret.

822. **Finland. Finske Bugt. Helsinki Fyrskib genudlagt.**
 (Telegram fra Lodskontoret i Helsingfors.)
Helsinki Fyrskib paa c. $59^{\circ} 56' N.$ $24^{\circ} 56' E.$ er atter udlagt paa Station.
 (E. f. S. Nr. 1/17 1938.)
823. **Finland. Finske Bugt. Boistö Løb. Oplysning om Dybde.**
 (U. f. s. Nr. 7/202. Helsingfors 1938.)
 Løbet mellem *Boistö* og *Ljusacklacken* paa c. $60^{\circ} 19',7 N.$ $26^{\circ} 30',0 E.$ er uddybet
 fra $4,6$ m til $5,8$ m.
824. **Finland. Finske Bugt. Haapasaari. Fyr atter tændt.**
 (U. f. s. Nr. 7/207. Helsingfors 1938.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Manni (Manniklubb) c. $60^{\circ} 15' N.$ $27^{\circ} 00' E., Reipo.$
 (E. f. S. Nr. 6/355 1938.)
825. **Finland. Finske Bugt. Haapasaari. Fyr atter tændt.**
 (U. f. s. Nr. 7/205. Helsingfors 1938.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Veikkari c. $60^{\circ} 16' N.$ $27^{\circ} 14' E., Kivikari.$
 (E. f. S. Nr. 4/225 1938.)
826. **Finland. Finske Bugt. Oplysning om Lodsstationer.**
 (U. f. s. Nr. 7/206. Helsingfors 1938.)
 Paa nedennævnte Steder kan Lodser faas og afgives:
Viihuri paa c. $60^{\circ} 43',0 N.$ $28^{\circ} 44',8 E.$
Uuras — c. $60^{\circ} 38',5 N.$ $28^{\circ} 35',4 E.$
Kuuskeri — c. $60^{\circ} 24',5 N.$ $27^{\circ} 56',9 E.$
Kuorsalo — c. $60^{\circ} 27',5 N.$ $27^{\circ} 25',1 E.$
827. **Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Fyr atter tændt.**
 (U. f. s. Nr. 7/178. Helsingfors 1938.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Pisinsaari c. $60^{\circ} 27' N.$ $27^{\circ} 38' E., Mustamaa södra, Lotouri, Vasikkaluoto, Pitkäkotka, Velperkari.$
 (E. f. S. Nr. 4/226 1938.)
828. **Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Lotouri Sund uddybet.**
 (U. f. s. Nr. 7/175. Helsingfors 1938.)
 Løbet i *Lotouri Sund* paa c. $60^{\circ} 26',4 N.$ $27^{\circ} 26',9 E.$ er uddybet til $7,3$ m.
829. **Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Mustamaa södra Fyr. Lysvinkler forandret.**
 (U. f. s. Nr. 7/182. Helsingfors 1938.)
Mustamaa södra Fyr paa $60^{\circ} 25' 40'' N.$ $27^{\circ} 32' 27'' E.$ lyser nu som følger:
 a. Grønt Lys med En-Formørkelser i Pej. fra c. 282° til c. 297° .
 b. Afvekslende hvidt og rødt Lys i Pej. fra c. 297° til c. 304° .
 c. Rødt Lys med En-Formørkelser i Pej. fra c. 304° til c. 41° .
 d. Grønt Lys med En-Formørkelser i Pej. fra c. 41° til c. 114° .
 e. Afvekslende hvidt og rødt Lys i Pej. fra c. 114° til c. 121° .
 f. Rødt Lys med En-Formørkelser i Pej. fra c. 121° til c. 144° .
 Iøvrigt er Fyret uforandret.
830. **Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Fyr atter tændt.**
 (U. f. s. Nr. 7/179. Helsingfors 1938.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Pien Kalastaja c. $60^{\circ} 29' N.$ $28^{\circ} 06' E., Halli, Hemminginletto, Pukio, Santio, Parrio.$
 (E. f. S. Nr. 4/227 1938.)

831. **Finland. Finske Bugt. Uuras. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 7/180. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Pinkeli c. 60° 37' N. 28° 35' E., *Tapola*, *Uuraanportti södra og norra*, *Tuppuran-
saari*, *Kuninkaansaari*, *Ristniemi*, *Oritsaari*.
(E. f. S. Nr. 4/229 1938.)
832. **Finland. Finske Bugt. Uuras. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 7/203. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Itäpaalu c. 60° 38' N. 28° 36' E., *Patteri övre og nedre*, *Humullalahti övre og nedre*,
Ravansaari övre og nedre.
(E. f. S. Nr. 4/229 1938.)
833. **Finland. Finske Bugt. Viipuri. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 7/204. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Ämmänkivi c. 60° 42' N. 28° 44' E., *Kuposenkivi*, *Pikarluoto*, *Kuposensaari*,
Leppäluoto, *Sekundankivi*, *Kilpisaari övre og nedre*.
(E. f. S. Nr. 4/230 1938.)
834. **Finland. Finske Bugt. Koivisto. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 7/181. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Verkkoluoto c. 60° 18' N. 28° 44' E., *Särkkäluoto*, *Alvatinniemi*, *Ruonti*.
(E. f. S. Nr. 4/228 1938.)
835. **Litauen. Oplysning om Radiofyr's Plads.**
(N. f. S. Nr. 10/941. Berlin 1938.)
Pladserne for nedennævnte Radiofyr er som angivet:
Nidden paa 55° 18' 24" N. 20° 59' 55" E.
Memel — 55° 43' 45" N. 21° 06' 01" E.
Svent (Sventoji) paa 56° 01' 55" N. 21° 04' 31" E.
(E. f. S. Nr. 10/661 1938. Kort Nr. 269.)
836. **Tyskland. Sommerafmærkning.**
(N. f. S. Nr. 10/1025. Berlin 1938.)
Omskiftning fra Vinterafmærkning til Sommerafmærkning er paabegyndt.
837. (T). **Tyskland. Rügenwalde. Wipper Sejlløb tilsandet.**
(N. f. S. Nr. 11/1046. Berlin 1938.)
Wipper Sejlløb mellem *Rügenwalde Bad* og *Rügenwalde* paa c. 54° 26' N. 16°
23' E. er tilsandet ved Munden af *Grabow* paa en Strækning af c. 1500 m. Sejlløbets
Bredde er 10 m, og Dybden ved Middelvandstand er 4,5 m. Tilsandingen er ikke afmærket,
men det dybeste Løb findes langs E.-Siden.
838. **Tyskland. Femern. Puttgarden Riff. Kabeltønde atter udlagt.**
(N. f. S. Nr. 11/1049. Berlin 1938.)
Kabeltønden paa c. 54° 32' N. 11° 13' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 52/4035 1937.)

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

839. (T). **Danmark. Sundet. Københavns Havn N. Prøveboringer.**
I Farvandet N. for *Københavns Havn* vil der i et Tidsrum af 2 à 3 Maaneder blive foretaget Prøveboringer i en Linie omtrent fra W.-Enden af *Stubbens Bølgebryder* (55° 42' (41") N. 12° 36' (37") E., midt over *Middelpuken* ud til *Middelgrunden* c. 1500—1800 m S. for *Middelgrundsfortet*. Boringerne foretages i Døgndrift fra et Borefartøj, som ligger til Ankers. Skulde det blive nødvendigt at Borefartøjet forlader Borerøret, vil dette blive afmærket med en klar Lanterne, der lyser hele Horisonten rundt.

840. (T). Sverige. Sundet. Landskrona. Larvarabben Klokketønde forsvundet.
(U. f. s. Nr. 11/794. Stockholm 1938.)
Klokketønden *Larvarabben* paa c. 55° 52' N. 12° 46' E. er forsvundet.
841. Sverige. Sundet. Klagshamn. Fyr nedlægges.
(U. f. s. Nr. 11/722. Stockholm 1938.)
Klagshamn hvide, røde og grønne Fyr med En-Formørkelser paa c. 55° 31',₄ N. 12° 53',₇ E. nedlægges permanent den 19. April d. A.
(Kort Nr. 249 og 210. Danske Lods, Side 294.)
842. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Puller.
Nedennævnte Puller er fundet, som følger:
1. En Pulle med 6,₇ m Vand og c. 10 m i Diameter er fundet paa 55° 03' 30" N. 10° 38' 00" E., mellem *Christiansminde* og *Øksenbjerg Hage*.
2. En lille Pulle med 6,₅ m Vand er fundet paa 55° 03' 00" N. 10° 37' 02" E., ud for *Vindeby Færgeleje* i Linien Stærkstrømsbaakerne overet.
(Kort Nr. 237, 297 og 221.)
843. (T). Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende.
Advarsel.
Dybden i den gravede Rende fra Havnen og ud efter *Holmen* er for Tiden kun c. 3,₈ m. I Løbet af Foraaret foretages en Oprensning til 4,₁ m, men Opmærksomheden henledes paa, at man altid kan befrygte en Tilsanding af Løbet, da Materialevandringen langs Kysten er meget stærk.
Bogense Havn: c. 55° 34',₂ N. 10° 04',₉ E.
(E. f. S. Nr. 44/3024 1936. Kort Nr. 304, 318 og 241. Havnelods, Side 45, Tillæg Nr. 1, Side 5.)
844. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser.
Advarsel.
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 11/805 1938 meddeles, at der den 7. og 8. April d. A. vil blive afholdt Skarpskydning med Kanoner paa Skydeterrænet ved *Halk*.
Under Skydningen advares man imod at befare Farvandet indenfor *Schonheyder Banke—Holst Banke—Barsø*.
Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/33 1938.
Signalmasten: c. 55° 10',₆ N. 9° 38',₈ E.
(E. f. S. Nr. 11/805 1938.)
845. Danmark. Lille-Bælt. Als SE. Pøls Rev Klokketønde genudlagt.
Klokketønden *Pøls Rev* paa c. 54° 51' N. 10° 06' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 51/3043 1937.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

846. Danmark. Indløbet til Isefjord. Rørvig E. Vesterløb. Sømærker genudlagt.
De 2 hvide Stumptønder paa E.-Siden af *Vesterløb* paa henholdsvis 55° 57' (07") N. 11° 48' (31") E. og 55° 56' (57") N. 11° 48' (21") E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 45/3497 1937.)
847. Danmark. Kattegat. Tangen NE. Lys- og Fløjtetønde NNW. Vrag fjernet.
Vragafmærkning inddraget.
Vraget af Fiskerkutteren *Emaus*, der laa sunket paa c. 56° 47',₄ N. 10° 53',₂ E., c. 8,₃ Sm NNW. for Lys- og Fløjtetønden *Tangen NE.*, er fjernet og den udlagte Vragafmærkning inddraget.
(E. f. S. Nr. 9/592 1938.)

848. (T). Norge. Skagerrak. Tonsberg. Trælen Fyr midlertidig slukket.
(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1938.)
Trælen Fyr paa c. $59^{\circ} 15',_2$ N. $10^{\circ} 26',_6$ E, er beskadiget og slukket. *Tonsbergrennen* røde Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s. er midlertidig udlagt paa Fyrets Plads. Naar Isforholdene tillader det, vil Lystønden blive ombyttet med en rød Tønde.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

849. Rusland. Hvide Hav Anduvning. Sosnovets Island. Radiofyr oprettet.
(N. t. M. Nr. 494. London 1938.)
Ved Fyret paa c. $66^{\circ} 29'$ N. $40^{\circ} 43'$ E. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 300 kc/s (1000 m). Rækkevidde: 50 Sm. Signalet er:
- | | |
|------------------------|------------------|
| a. Bogstavet P i | 2 ^m . |
| b. Pause | 4 ^m . |
| Periode | 6 ^m . |
- Sendetider: Usigtbart Vejr: Hver 6^m. Klart Vejr: Ved det 54^m af hver Time udsendes ovennævnte Signal 2 Gange.
850. Norge. Senja. Oksen—Kjølva. Magnetiske Forstyrrelser.
(E. f. S. Nr. 5/357. Oslo 1938.)
Magnetiske Forstyrrelser (c. $\div 4^{\circ}$) er observeret paa Ydersiden af *Senja* paa Strækningen fra *Hekkingen Fyr* paa c. $69^{\circ} 36'$ N. $17^{\circ} 50'$ E. til *Kjølva-Oksen*.
851. (T). Norge. Lofoten. Røst Radiopejlstation midlertidig ude af Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 5/356. Oslo 1938.)
Røst Radiopejlstation paa c. $67^{\circ} 30',_4$ N. $12^{\circ} 04',_6$ E. er midlertidig ude af Virksomhed i en Uge i sidste Halvdel af Marts 1938. Stationen aabnes igen uden nærmere Meddelelse.
852. (T). Norge. Vega W.-Side. Brynjulfskjær Fyr ødelagt.
(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1938.)
Brynjulfskjær Fyr paa c. $65^{\circ} 39',_1$ N. $11^{\circ} 33',_5$ E. er ødelagt. Fyret vil først blive genopbygget i Løbet af Sommeren 1938.
853. Norge. Buholmråsa. Saksa Fyr atter tændt og i Orden.
(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1938.)
Saksa Fyr paa c. $64^{\circ} 24'$ N. $10^{\circ} 26'$ E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 11/740 1938.)
854. Norge. Frøya. Gulholmen Fyr atter tændt og i Orden.
(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1938.)
Gulholmen Fyr paa c. $63^{\circ} 43'$ N. $8^{\circ} 34'$ E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 11/741 1938.)
855. (T). Norge. Møre-Romsdal. Smøla W. Griptarene Lys- og Fløjtetønde drevet bort.
(E. f. S. Nr. 5/354. Oslo 1938.)
Griptarene Lys- og Fløjtetønde paa c. $63^{\circ} 16',_5$ N. $7^{\circ} 16'$ E. er bortdrevet. En ny Lys- og Fløjtetønde vil blive udlagt saa snart Forholdene tillader det.
856. Norge. Hustadvika. Midtflu Lys- og Fløjtetønde atter tændt.
(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Midtflu* paa c. $63^{\circ} 02'$ N. $7^{\circ} 10'$ E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 11/743 1938.)
857. Norge. Buddypet. Storesundet. Fyr atter tændt og i Orden.
(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1938.)
Storesundet Fyr paa c. $62^{\circ} 54'$ N. $6^{\circ} 54'$ E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 11/745 1938.)

858. Norge. Stadt. Buholmen. Fyr atter tændt.
(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1938.)
Buholmen Fyr paa c. 62° 10' N. 5° 05' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 11/746 1938.)
859. Norge. Sildegapet. Gamla Lys- og Fløjtetønde atter tændt.
(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Gamla* paa c. 62° 06' N. 5° 06' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 11/747 1938.)
860. Norge. Svinestangen. Lorøyosen. Taagesignal forandret.
(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1938.)
Lorøyosen Taageklokke paa c. 60° 13',₀ N. 5° 10',₂ E. giver nu 1 Slag hver 15^s.
861. (P). Danmark. Graadyb Fyrskib. Fyrkarakter forandres.
I Lobet af Foraaret vil Fyrkarakteren for *Graadyb* Fyrskib paa c. 55° 20' N. 8° 05' E. blive ændret fra vekslende hvidt og rødt Gruppe-Blink til hvidt Gruppe-Blink, 3 Blink hver 1^m, Blink 5^s, Mørke 2^s, Blink 5^s, Mørke 2^s, Blink 2^s, Mørke 44^s. Samtidig forøges Lysevnen fra 18 Sm til 19,₅ Sm.
Nærmere Meddelelse om Tidspunktet vil senere fremkomme.
(E. f. S. Nr. 11/749 1938. Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 1.)
862. Danmark. Graadyb. Fano Lo. Oplysning om Fyrbelysning.
1. Den klare Lanterne, *Næs Søjord*, der under usigtbare Vejrforhold tidligere anbragtes paa den S.-lige hvide Stage med 2 Halmviske paa 55° 27' (20") N. 8° 26' (06") E., anbringes ikke mere.
2. Den klare Lanterne, *Kremer Sand*, paa den N.-ligste Risprík paa 55° 27' (50") N. 8° 25' (00") E. benævnes fremtidig *Kremer Sand N*.
3. En klar Lanterne, *Kremer Sand S*, der kun tændes under usigtbare Vejrforhold, er anbragt paa en Fyrpæl paa 55° 27' 17" N. 8° 25' 00" E. tæt inden for den S.-ligste af de 3 Risprikker paa *Kremer Sand*. Flammens Højde: c. 3 m. Fyrpælen er graamalet.
(Kort Nr. 308, 245 og 255. Danske Lods, Side 100, Havnelods Side 147. Fyr-Fort. Nr. 30 og 31.)
863. Tyskland. Sommerafmærkning.
(N. f. S. Nr. 10/1026. Berlin 1938.)
Onskiftning fra Vinterafmærkning til Sommerafmærkning er paabegyndt.
864. England. South Goodwin Fyrskib ombyttet.
(N. t. M. Nr. 17. Trinity House, London 1938.)
South Goodwin Fyrskib paa c. 51° 09' N. 1° 28' E. er ombyttet med et Fyrskib med betydelig forøget Lysevne. Fyrskibet viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s, Blink 1,₅^s, Mørke 3,₈^s, Blink 1,₅^s, Mørke 23,₂^s. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 8/531 1938.)
865. England. The Downs. Vraglystønder inddraget.
(N. t. M. Nr. 487. London 1938.)
De to Lystønder, der afmærkede Vraget paa 51° 12' 12" N. 1° 26' 15" E., er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 27/1845 1936.)
866. (T). England. Tees Bugt. Vrag.
(N. t. M. Nr. 529. London 1938.)
Et Vrag ligger sunket i Nærheden af c. 54° 41' N. 1° 08' W., c. 1½ Sm E. for NE.-Spidsen af *Long Scar*.

(Se Tillæg.)

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

867. (T). Frankrig. Baie de Paimpol. Baake forsvundet.

(A. a. N. Nr. 10/691. Paris 1938.)

Baaken *Le Taureau* paa c. $48^{\circ} 48',6$ N. $3^{\circ} 00'$ W. i *Chenal de la Madeleine* er forsvundet.

868. England W.-Kyst. South Stack Fyr. Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 16. Trinity House, London 1938.)

Ved *South Stack Fyr* paa c. $53^{\circ} 18'$ N. $4^{\circ} 42'$ W. er oprettet et Taagesignal med Nautofon, Et-Stød af $2,5^s$. Varighed hver 45^s .

Taagesignalet, der midlertidig udsendes med Sirene, er permanent nedlagt.

(E. f. S. Nr. 37/2915 1937.)

869. Skotland W.-Kyst. Jura og Loch Swen Sund. Oplysning om Dybder.

(N. t. M. Nr. 499. London 1938.)

1. En Grund med $5,0$ m Vand findes $0,64$ Sm 33° og en Grund med $6,9$ m Vand findes $1,68$ Sm 33° fra *Ruadh Rocks Fyr* paa c. $56^{\circ} 04'$ N. $5^{\circ} 40'$ W.

2. En Grund med $5,5$ m Vand findes paa c. $56^{\circ} 00'$ N. $5^{\circ} 41'$ W., $0,5$ Sm 199° fra *Liath Rock*.

3. Nedennævnte Dybder findes paa de anførte Pladser i Forhold til *More Island Kirke* paa c. $55^{\circ} 55'$ N. $5^{\circ} 44'$ W.:

1.	$7,3$	m	$0,8$	Sm	9°	fra Kirken.
2.	$3,7$	m	$1,1$	Sm	32°	- -
3.	$5,5$	m	$0,3$	Sm	74°	- - -
4.	$5,0$	m	$5,1$	Sm	40°	- -
5.	$11,0$	m	$2,7$	Sm	4°	- - -

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

870. Frankrig. Le Guilvinec. Ledefyrlinie forandret.

(A. a. N. Nr. 10/687. Paris 1938.)

a. Forfyret paa c. $47^{\circ} 47',6$ N. $4^{\circ} 16',7$ W. er forandret til at vise hvidt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12^s , Lys 4^s , Mørke 1^s , Lys 1^s , Mørke 1^s , Lys 4^s , Mørke 1^s . Synsvidde: 14 Sm for hvidt og 9 Sm for grønt Lys.

b. Bagfyret er forandret til at vise rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12^s , Lys 4^s , Mørke 1^s , Lys 1^s , Mørke 1^s , Lys 4^s , Mørke 1^s .

De to Fyr er synkroniserede.

871. Frankrig. Baleines S. Skær.

(N. t. M. Nr. 489. London 1938.)

Et Skær med $9,6$ m Vand findes 3 Sm 241° og et Skær med $9,1$ m Vand findes $2,8$ Sm 211° fra *Baleines Fyr* paa c. $46^{\circ} 15'$ N. $1^{\circ} 34'$ W.

872. Frankrig. Pertuis d'Antioche. Skær.

(N. t. M. Nr. 489. London 1938.)

Et Skær med $9,6$ m Vand findes $1,07$ Sm 56° , en Grund med $5,9$ m Vand findes $1,68$ Sm 92° og et Skær med $8,2$ m Vand findes $2,40$ Sm 100° fra *Rocher d'Antioche Fyr* paa c. $46^{\circ} 04'$ N. $1^{\circ} 24'$ W.

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

873. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. South Pass. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 8/484. Washington 1938.)
South Pass West Jetty Forfyr paa c. 28° 59' N. 89° 09' W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise grønt, fast Lys.
(E. f. S. Nr. 6/392 1938.)
874. Mexico E.-Kyst. Isla Verde. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 502. London 1938.)
Fyret paa c. 19° 12' N. 96° 04' W. er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 8^s.
875. Honduras Bugt. Heredia Shoal. Fyr atter tændt.
(N. t. M. Nr. 528. London 1938.)
Det røde Blinkfyr paa c. 15° 51' N. 88° 40' W. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 34/2367 1936.)
876. Bahama Øerne. Great Bahama Bank. Baaker ødelagt.
(N. t. M. Nr. 6/486. Washington 1938.)
Baaken paa *Northeast Rock* paa c. 26° 03' N. 79° 04' W. og Baaken paa *East Brother* er ødelagt.
877. Peru. Coles Point. Fyr atter tændt og forandret.
(N. t. M. Nr. 525. London 1938.)
Fyret paa c. 17° 42' S. 71° 23' W. er atter tændt og forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 15^s til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s. Synsvidde: 15 Sm. 8 m højt, hvidt, rundt Taarn med cylindrisk Topbetegnelse. Fyret er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 3/192 1938.)
878. Mexico W.-Kyst. Punta Galera Fyr. Oplysning.
(N. t. M. Nr. 8/493. Washington 1938.)
Det rapporteres, at *Punta Galera* Fyr har Flammehøjden 58 m. Rødt Gitterværkstaarn paa Højen paa E.-Spidsen af *Galera Point*.
15° 57' (45") N. 97° 41' (30") W.
(E. f. S. Nr. 10/689 1938.)
879. Mexico W.-Kyst. Corveteña Rock. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 8/494. Washington 1938.)
Et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink af c. 1^s. Varighed hver 10^s, er tændt paa *Corveteña Rock* paa 20° 43' (30") N. 105° 51' (30") W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

880. Sardinien. Golfo di Oristano. Scoglio Il Catalano. Fyr atter tændt.
(A. a. N. Nr. 10/17. Genua 1938.)
Il Catalano Fyr paa c. 39° 53' N. 8° 17' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 10/693 1938.)

881. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Piombino. Punta La Rocchetta Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 10/6. Genua 1938.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Punta La Rocchetta* Fyr paa c. $42^{\circ} 55' N.$ $10^{\circ} 32' E.$ til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke $9,5^s$.

882. Sicilien S. Graham Banke S. Oplysning om Dybde.

(A. a. N. Nr. 10/14. Genua 1938.)

En Dybde paa 87 m er fundet paa $37^{\circ} 01' 05'' N.$ $12^{\circ} 53' 17'' E.$

883. Sicilien S.-Kyst. Gela. Nyt Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 10/26. Genua 1938.)

Gela tidligere Fyr er nedlagt og erstattet med et nyt Fyr, der er anbragt paa Yderenden af *Gela* Anlægsbro paa c. $37^{\circ} 04' N.$ $14^{\circ} 15' E.$ Fyret viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 7^s . Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 11 Sm. Graa Fyrbaake.

(E. I. S. Nr. 15/1246 1937.)

884. Pelagiske Øer. Lampedusa. Punta Maccaferri. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 10/26. Genua 1938.)

Fyret paa *Punta Maccaferri* paa c. $35^{\circ} 30' N.$ $12^{\circ} 36' E.$ er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$.

885. (P). Italien E.-Kyst. Triest Bugt. Punta Tagliamento. Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 10/19. Genua 1938.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Punta Tagliamento* Fyr paa c. $45^{\circ} 38' N.$ $13^{\circ} 06' E.$ til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s , Blink 3^s , Mørke 2^s , Blink 3^s , Mørke 2^s , Blink 3^s , Mørke 7^s .

886. Italien. Venedig Bugt. Istria W.-Kyst. Rovigno. Punta Santa Eufemia. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 10/26. Genua 1938.)

Punta Santa Eufemia Fyr paa c. $45^{\circ} 05' N.$ $13^{\circ} 38' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s , Blink 2^s , Mørke 2^s , Blink 2^s , Mørke 2^s , Blink 2^s , Mørke 10^s .

887. Rumænien. Sorte Hav. Constantza. Taagesignal atter normalt.

(N. t. M. Nr. 490. London 1938.)

Taagesignalet ved Fyret paa Hovedet af den E.-lige Bølgebryder paa c. $44^{\circ} 10' N.$ $28^{\circ} 41' E.$ gives nu atter normalt med Nautofon, 4 Stød hver 1^m , Stød 8^s , Pause 3^s , Stød 3^s , Pause 3^s , Stød 8^s , Pause 3^s , Stød 3^s , Pause 29^s .

(E. f. S. Nr. 13/923 1936.)

888. Tunis.) Banc des Kerkennah. Lystønde forandret.

(A. a. N. Nr. 10/696. Paris 1938.)

Lystønde Nr. 1 paa c. $35^{\circ} 06',1 N.$ $11^{\circ} 32',5 E.$ er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 13^s , til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 9^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$.

889. Tunis. Canal d'Adjim. Afmærkning forandret.

(A. a. N. Nr. 10/697. Paris 1938.)

1. Tønde Nr. 2 paa c. $33^{\circ} 43',3 N.$ $10^{\circ} 38',6 E.$ i *Passe Nord d'Adjim* er forandret til Spirtønde.

2. Tønde Nr. 2 paa c. $33^{\circ} 41',9 N.$ $10^{\circ} 36',8 E.$ i *Passe Ouest d'Adjim* er forandret til Spirtønde.

890. **Tunis. Bizerte. Sétié-Mériem. Radiopejlstation atter i Virksomhed.**
 (A. a. N. Nr. 10/702. Paris 1938.)
 Radiopejlstationen *Sétié-Mériem* paa c. 37° 14',₇ N. 9° 50' E. er atter i Virksomhed.
 (E. f. S. Nr. 43/3400 1937.)

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

891. **(T). Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Ras Hafun. Fyr midlertidig forandret.**
 (A. a. N. Nr. 10/43. Genua 1938.)
Ras Hafun hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 10° 26' N. 51° 25' E. viser for Tiden hvidt, fast Lys.
892. **Forindien W.-Kyst. Calicut. Afmærkning forandret.**
 (N. t. M. Nr. 522. London 1938.)
 1. Den hvide Spirtønde c. 1,65 Sm 253° fra *Port Office* hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 11° 15' N. 75° 45' E. er blevet malet med sorte og hvide, lodrette Striber.
 2. Den røde Spidstønde c. 1 Sm 180° fra ovennævnte Fyr er blevet ombyttet med en sort og hvid, vandret stribet Spidstønde.
893. **Malacca Stræde. Port Swettenham. Oplysning om Fyrs Plads.**
 (N. t. M. Nr. 539. London 1938.)
 Fyrets Plads er paa 3° 00' 02" N. 101° 20' 23" E., c. 49 m 328° fra den i Kortet angivne Plads.

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

894. **Singapore Stræde. Singapore. Tembaga Grund. Uddybningsarbejde. Tønde permanent inddraget.**
 (N. t. M. Nr. 492. London 1938.)
Tembaga Grund er ved at blive bortgravet og den røde Spidstønde paa c. 1° 16' N. 103° 50' E. er permanent inddraget.
895. **Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Lutong Ankerplads. Oplysning om spærret Omraade.**
 (N. t. M. Nr. 501. London 1938.)
 1. De 4 Rørledninger og Fortøjningstønderne paa c. 4° 29' N. 113° 58' E. findes ikke. Det for Ankring spærrede Omraade i Nærheden er frigivet.
 2. Ankring er forbudt indenfor et Omraade, der begrænses af følgende Linier:
 En Linie fra Punkt (a) paa 4° 30' 54" N. 113° 56' 19" E. i Retning 90° til Kysten.
 En Linie fra Punkt (a) til Punkt (b) paa 4° 27' 30" N. 113° 57' 01" E. En Linie fra Punkt (b) i Retning 90° til Kysten.
896. **Siam Bugt. Tung Plong. Nyt Fyr tændt. Fyr forandret.**
 (N. t. M. Nr. 523. London 1938.)
 1. Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er tændt paa *Cliff Rock* paa c. 12° 48' N. 100° 47' E. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 7 Sm. Hvid Tremmeværksbaake. Fyret er ubevogtet.
 2. Fyret c. 7 Sm 165° fra ovennævnte Fyr er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise rødt Et-Blink hver 5^s. Synsvidden er nedsat fra 8 Sm til 6 Sm.

897. (T). Japan. Honshu E.-Kyst. Hachinohe Ko. Fyr tændes.
(N. t. M. Nr. 517. London 1938.)
I Løbet af kort Tid vil der blive tændt et nyt Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s, paa *Same Kaku* paa c. 40° 32' N. 141° 35' E. Flammens Højde: 57 m. Synsvidde: 20 Sm. 20 m højt, hvidt, rundt Taarn.
898. (P). Japan. Honshu E.-Kyst. Riyouri Saki. Fyr tændes.
(N. t. M. Nr. 516. London 1938.)
Et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 15^s, skal i den nærmeste Fremtid tændes paa *Riyouri Saki* paa c. 39° 01' N. 141° 51' E. Flammens Højde: 111 m. Synsvidde: 26 Sm. 16 m høj, hvidt, firkantet Taarn.
899. Japan. Honshu S.-Kyst. Tanabe Wan. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 515. London 1938.)
Et grønt, fast Fyr er tændt paa Molehovedet 0,8 Sm 260° fra de 2 hvide, faste Fyr ved *Tanabe* paa c. 33° 44' N. 135° 22' E. Flammens Højde: 9,7 m. Synsvidde: 11 Sm. 8,5 m højt, hvidt, rundt Taarn paa firkantet Fundament.
900. Japan. Kyushu NW.-Kyst. Tasuke Ko. Nyt Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 514. London 1938.)
Et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt paa 33° 23' 25" N. 129° 33' 24" E., paa N.-Siden af Indløbet til *Tasuke Ko*. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 7 Sm. Fyret er ubevogtet.
901. Australien NW.-Kyst. Port Walcott. Ledefyrlinie tændt. Pier bygget.
(N. t. M. Nr. 493. London 1938.)
1. Nedennævnte Ledefyrlinie er tændt:
a. Forfyret paa c. 20° 37' S. 117° 12' E., 1,73 Sm 336° fra *Jarman Island Fyr*. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7,6 m. Synsvidde: 10 Sm.
b. Bagfyret, der viser hvidt, fast Lys, 0,62 Sm 250° fra Forfyret. Flammens Højde: 14,3 m. Synsvidde: 12 Sm.
2. Fra Forfyrets Plads er der bygget en Pier i Retning 264° til Kysten.
902. Australien. Queensland. Cleveland Bugt. Nyt Luftfyrtændt.
(N. t. M. Nr. 518. London 1938.)
Et Luftfyrt, der viser grønt Gruppe-Blink, er tændt paa c. 19° 16' S. 146° 49' E., 0,7 Sm 253° fra Lodsstationens Flagstang. Flammens Højde: 36,6 m. Graat Staaltaarn paa Bygning.
903. Australien S.-Kyst. Spencer Bugt. Jarrold Point. Grunde.
(N. t. M. Nr. 540. London 1938.)
a. En Grund med 7,3 m Vand er rapporteret at ligge paa 33° 17' (30") S. 137° 34' (30") E., 11 Sm 226° fra *Eastern Shoal S.*-lige Fyr.
b. En Grund med 7,3 m Vand er rapporteret at ligge 11,5 Sm 185° fra ovennævnte Grund (a).

XI. Bekendtgørelser m. m.

904. Middelhavet. Bestemmelser for Undervandsbaadsøvelsesomraader. Rettelse.
(N. t. M. Nr. 495. London 1938.)
I de i E. f. S. Nr. 1/90 1938 meddelte Bestemmelser for Undervandsbaade foretages følgende Forandringer i de anførte Omraader for Undervandsbaadsøvelser:
1. *Frankrig*.
a. Omraade Nr. 2 forandres til: Ved *Toulon*. Et Omraade, der begrænses, som følger: Mod Nord af Kysten. Mod Vest af Meridianen gennem *Bec de l'Aigle*, nemlig 5° 36' E. Mod Syd af en Linie, der gaar fra et Punkt 7 Sm S. for *Bec de l'Aigle* til et Punkt 7 Sm S. for *Cape Sicie*, dernæst af Breddeparallellen gennem et Punkt 3 Sm S. for *Cape*

d'Armes indtil Meridianen gennem *Titan* og derfra en Linie i Retning 60° til Meridianen gennem *Mentone*. Mod Øst af Meridianen gennem *Mentone*. Endvidere tilføjes:

b. Omraade Nr. 4. Ved *Korsika* mellem Kysten, Breddeparallelle 43° 02' N. gennem *Giraglia*, en Linie fra et Punkt 15 Sm W. for *Giraglia* til et Punkt 18 Sm W. for *Porni Revellata*, Meridianen gennem sidstnævnte Punkt og Breddeparallelle gennem *Cape Muro*.

2. Italien.

a. *Spezia* Omraadet forandres til: Omraadet mellem Kysten og Meridianen $9^\circ 25'$ E. til Breddeparallelle $43^\circ 55'$ N., derfra af Linien til *Gorgona Island* og derfra af Breddeparallelle gennem *Gorgona Island* indtil Kysten.

b. *Neapel* Omraadet forandres til: Omraadet mellem Kysten, Breddeparallelle $40^\circ 34'$ N. til Meridianen $13^\circ 40'$ E. og derfra af Linien til *Cape Circeo*.

c. Omraadet *Sicilien N.* forandres til: Omraadet mellem Kysten, Meridianen $15^\circ 30'$ E., Breddeparallelle $38^\circ 20'$ N. til Meridianen $12^\circ 25'$ E., Linien mellem dette Punkt og *Marittimo Island*, Meridianen gennem denne Ø og Breddeparallelle $37^\circ 48'$ N. gennem *Marsala*.

(E. f. S. Nr. 1/90 1938.)

905. Sverige. Stockholm Skærgaard. Oplysning om Kystradiostationer.

(U. f. s. Nr. 9/604. Stockholm 1938.)

Stavsnäs Kystradiostation paa $59^\circ 16' 47''$ N. $18^\circ 42' 47''$ E. paa *Kyrkogårdsudden* ved *Hölö* er aabnet for offentlig Tjeneste hele Døgnet rundt for saavel Telegrafi som Telefoni.

Telegrafi: Kaldesignal: S D J. Bølgelængde for Opkaldning: 500 kc/s (600 m). Bølgelængde for Korrespondance: 464 kc/s (647 m).

Telefoni: Kaldesignal: *Stavsnäs Radio* (S D H). Bølgelængde for Opkaldning: 1650 kc/s (181,8 m). Bølgelængde for Korrespondance: 1763 kc/s (170,2 m).

Vaxholms og *Dalarö* Kystradiostationer er samtidig lukket for offentlig Tjeneste.

906. Sverige. Forandrede Tider for Udsendelser pr. Radio af Vejrmedinger, Navigationsefterretninger og Ismeldinger.

(U. f. s. Nr. 9/601. Stockholm 1938.)

Tidene for Udsendelse pr. Radio af Vejrmedinger, Navigationsefterretninger og Ismeldinger er forandret som følger:

1. Middagsmeldingen udsendes paa Hverdage c. Kl. 1135 G. M. T. i Stedet for c. Kl. 1110 G. M. T. og paa Søn- og Helligdage c. Kl. 1145 G. M. T. i Stedet for c. Kl. 1140 G. M. T.

2. Aftenmeldingen udsendes alle Dage c. Kl. 2110 G. M. T. i Stedet for c. Kl. 2045 G. M. T.

3. Morgenmeldingen og 1. Eftermiddagsmelding om Vejrforholdene udsendes uforandret Kl. 0700 G. M. T. og Kl. 1600 G. M. T., medens den 2. Eftermiddagsmelding udsendes paa Hverdage Kl. c. 1810 G. M. T. i Stedet for Kl. c. 1800 G. M. T. og paa Søn- og Helligdage Kl. c. 1825 G. M. T.

Udsendelserne bliver derefter saaledes:

H v e r d a g e :

- I. Kl. 0700 G. M. T.: Vejrmeding.
- II. c. Kl. 1135 G. M. T.: Vejrmeding, Navigationsefterretninger og Ismelding.
- III. Kl. 1600 G. M. T.: Vejrmeding.
- IV. c. Kl. 1810 G. M. T.: Vejrmeding.
- V. c. Kl. 2110 G. M. T.: Vejrmeding, Navigationsefterretninger og Ismelding (evt.).

S ø n - o g H e l l i g d a g e :

- I. c. Kl. 1145 G. M. T.: Vejrmeding, Navigationsefterretninger og Ismelding.
- II. Kl. 1600 G. M. T.: Vejrmeding.
- III. c. Kl. 1825 G. M. T.: Vejrmeding.
- IV. c. Kl. 2110 G. M. T.: Vejrmeding, Navigationsefterretninger og Ismelding (evt.).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.*England:*

- N 3363 North-west America, Alaska. — Prince William sound (eastern portion).
 N 3364 Prince William sound (western portion).
 R 8 E Red Sea, sheet 5.
 R 863 North America. Hudson bay and strait.
 R 1479 Norway. — The Naze to the North cape.
 R 1658 Crete. — Suda bay.
 R 2228 Lofoten islands to Spitsbergen.
 R 2282 Arctic ocean and Greenland sea.
 R 2435 America, North coast. — Mackenzie river to Bering strait.
 T Supplement No. 9 to Baltic Pilot, Vol. 1.
 T Supplement No. 2 to Eastern Archipelago Pilot, Vol. II.
 N 1591 Palestine. — Jaffa anchorage.
 R 1077 A Steamship Routes. — Atlantic Ocean.
 R 2182 A The North sea, southern sheet.
 R 2766 Pacific Ocean. — North-east coast of New Guinea.
 R 3845 Shatt al Arab. — Abadon to Tuwaila island.
 † 1591 Jaffa anchorage.
 T Supplement No. 5 to West Indies Pilot. Volume II.

Sverige:

- N Lista över svenska fyrar. 1938.
 N Radiofyrtablå. 1938.
 T Svensk Lots. Del I. Tillägg nr. 3.
 T — — — II. — - 2 og 3.
 T — — — III. — - 1.
 T — — — IV. — - 1 og 2.
 T — — — V. — - 1, 2 og 3.
 (Se Tillæg.)

Tillæg.

11. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Sya for Fyn og Lille-Bælt.

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

Ved Opmaalingen den 21. Marts d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,2 m i E.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten af Renden og 5,8 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 52' N. 12° 13¼' E.
 (E. f. S. Nr. 3/516 1938.)

908. (T). Danmark. Store-Bælt. Romsø Sund. Rønnen Sømærke forsvundet.

Den hvide Stumtønde med 2 nedadvendte Koste, *Rønnen*, paa 55° 29' 32" N. 10° 46' 06" E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

909. (T). Danmark. Store-Bælt. Halsskov—Sprogø—Knudshoved. Kabel udlægges midlertidig. Advarsel.

Mellem *Halsskov*, *Sprogø* og *Knudshoved* vil der i Tiden fra Begyndelsen af April til c. Midten af Maj d. A. være udlagt et Blykabel til Brug for et hydrostatisk Nivellement. Kablet udgaar fra *Revkrogen* og ligger i det derværende Kabelfelt til *Sprogø*, hvorfra det føres videre til *Knudshoved* Anlægsmole.

Advarsel: Søfarende advares imod Opankring, Brug af Slæbeanke og Fiskeredskaber c. l. i Kablets Nærhed, da Beskadigelse af Kablet kan medføre Strafansvar.
Knudshoved Anlægsmole: c. 55° 17',₀ N. 10° 51',₆ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

910. (P). Danmark. Limfjorden. Oddesund Bro. Taagesignal oprettes.

I Løbet af den nærmeste Tid anbringes paa *Oddesund Broens* Klappilles NE.-Side paa 56° 34' (46") N. 8° 33' (38") E. en Sirene c. 8 m over Vandet. Signalet bliver Et-Stød hver 20^s, Stød 5^s, Pause 15^s. Sirenen udsender Lyden hele Horisonten rundt.

(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 453. Havnelods, Side 158. Fyr-fort. Nr. 531 A.)

911. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Dybde aftaget.

I *Tyborøn* Havn har der fundet yderligere Opgrundinger Sted, saaledes at der i Forhavnen, umiddelbart inden for Indsejlingen, kun kan paaregnes 3,₆ m Vand.

Tyborøn Havn: c. 56° 42',₄ N. 8° 13',₆ E.

(E. f. S. Nr. 2/103 1937. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 448. Havnelods, Side 199, Tillæg Nr. 1, Side 34.)

912. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde aftaget.

Dybden i Indsejlingen til *Hirtshals* Havn er aftaget til 6,₈ à 6,₉ m. I den E.-lige Halvdel af Indsejlingsløbet er sket en Opgrunding med aftagende Dybder fra Løbets Midte, hvor Dybden er 7 m, til Løbets E.-lige Kant, hvor Dybden er 6,₁ m c. 60 m uden for E.-lige Molehoved og 6,₅ m NE. for Dækmolens Hoved. Alle Dybder er angivet i Forhold til daglig Højvande.

En Oprensning vil snarest blive foretaget.

Hirtshals Havn: c. 57° 35',₀ N. 9° 57',₇ E.

(Kort Nr. 236. Havnelods, Side 91, Tillæg Nr. 1, Side 12.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

913. Nordsøen. Horns Rev NW. t. N. Vrag.

(Meddelelse fra Norddeich Radio.)

Vraget af Damperen *Claus Bøge* ligger sunket i c. 30 m Vand paa c. 55° 51' N. 7° 00' E., c. 20 Sm NW. t. N. for *Horns Rev* Fyrskib. Vraget ligger farligt for Sejladsen.

XI. Bekendtgørelser m. m.

914. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bestemmelser om Passage af Knippelsbro og Langebro indskærpes.

Paa given Foranledning henledes Opmærksomheden paa Marineministeriets i Lovtidende optagne Bekendtgørelse af 29. December 1937 saalydende:

Bekendtgørelse om Lodstvang. *Knippelsbro* og *Langebro* — *Københavns Havn*.

Med Henhold til § 11 i Lov Nr. 131 om Lodsvæsenet af 17. April 1916 bestemmes:

Fartøjer over 800 B. R. T. maa kun passere de nævnte Broer med Lods om Bord. Undtaget herfra er dog *Fartøjer*, der gaar i regelmæssig *Fart* paa Havnen, og som normalt passerer nævnte Broer mindst hver 14. Dag.

Denne Bestemmelse træder i Kraft den 1. Januar 1938. Samtidig bortfalder Bestemmelsen i Marineministeriets Bekendtgørelse af 8. August 1933 om midlertidig Lodstvang ved Passage gennem *Knippelsbro* og dennes Interimsbro.

(E. f. S. Nr. 52/4072 1937, sidste Stk. Havnelods, Side 118.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

og saa en
Carlsberg

**GAMLE
eller
HOF**

Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“
Stiftet 1899
Aktiekapital 8 Millioner Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ OG TRANSPORTFORSIKRING
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.

**NYBYGNINGER
REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

AALBORG

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

ASSENS

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

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

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

ESBJERG

C. BREINHOLT

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 53

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
• 822

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 • 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SS-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

SVENDBORG

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 13

TORS DAG 31. MARTS 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

KONFLIKTEN

Den tidligere flere Gange omtalte Konflikt mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Maskinmestrene, der ene af alle de Søfarende har forkastet den foreslaaede Overenskomst, er nu indtraadt i en ny Fase, idet Konflikten har været til Behandling hos Forligsmanden, der har udsat dens Ikrafttræden i 8 Dage og henstillet til Parterne at søge den forligt ved frivillig Voldgift. Dette Spørgsmaal skal Parterne nu tage Stilling til.

OPLÆGNINGERNE

Et af de sikreste men ogsaa i Øjeblikket et af de beklageligste Tegn paa, hvordan Udviklingen indenfor Skibsfarten former sig, er Tallene paa oplagte Skibe. Tallet var:

- 8. Februar: 14.
- 15. Februar: 22.
- 22. Februar: 21.
- 1. Marts: 20.
- 8. Marts: 21.
- 15. Marts: 25.
- 22. Marts: 27.

Det er selvfølgelig en meget trist Udvikling. Den viser, at de daarlige Tidens usvigelige Følgesvend, Oplægningerne for Alvor begynder at gøre sig gældende. Heroverfor har vi, foruden at konstatere Faktum, kun at haabe paa at Fremtiden vil blive bedre end Øjeblikket lader aue og endnu en Gang at understrege at som Forholdene nu er, kan dette at drive Skibsfart ikke betegnes som nogen lukrativ Forretning. Den korte, ak saa altfor korte Højkonjunkturperiode i Fjor, der kom efter syv magre Aar, blev ikke Indledningen til syv fede Aar, men kun et svagt, kortvarrigt Pusterum, før de daarlige Tider igen satte ind. Det er beklageligt at skulle sige det, men det er Sandheden i en Nøddeskal.

ERHVERVSLIVETS TRÆNGSLER

Paa Torms Generalforsamling aflagde Skibsreder *Kraemer* Beretning for 1937. Aarets Overskud bærer Præg af de gode Forhold, Skibsfarten har arbejdet under, selv om adskillige af Driftsomkostningerne steg betydeligt.

Fra Nytaar 1938 ser Udgiftsbilledet imidlertid ganske anderledes ud, belastet baade med de Stigninger, der indtraadte i 1937, og dem, der siden er kommet til, f. Eks. Skatteforhøjelsen og Bunkerkul, Lønforhøjelser etc. Naar dette sammenholdes med det store Fald, der siden Nytaar har været i Fragterne, giver det nye Aar ikke Grund til Optimisme.

De Overskud, fortsatte Skibsreder *Kraemer*, der har været saa haardt savnet i en Aarrække, og som nu skulde have været anvendt til en i høj Grad paa krævet Afskrivning og Fornyelse af den danske Flaade, gaar nu til Skatter. Det gøres derfor vanskeligt eller umuligt at faa dansk Skibsfart arbejdet op til den Betydning, som vort Lands Beliggenhed og Traditioner gør naturligt, og som Valutaforholdene i 1937 viser Vigtigheden af. I Stedet for at forøges er den danske Handelsflaade gaaet tilbage i 1937. Opgaven burde være at fremme, ikke at knægte Erhvervene, Landets virkelige Indtægtskilder.

Disse Ord kan ikke gentages for ofte.

DE MENINGSLØSE SKATTEBYRDER

Ved Dampskibsselskabet »Myren«s Generalforsamling fremlagde Skibsreder *H. A. Hansen* Beretning og Regnskab, der tidligere har været omtalt bl. a. Fremhævelsen af, hvorledes Merindkomstskatten rammer vor Skibsfart urimelig haardt. Staten tager forlods — uden at have haft den mindste Risiko — en stor Part af Fortjenesten og formindsker derved i en væsentlig Grad de Beløb, der skulde anvendes til Selskabets Fornyelse af Tonnagen. Fragtmarkedets slette Tilstand har tvunget flere Rederier til Oplægning, hvilket »Myren« dog endnu har været forskaanet for.

Udenfor Dagsordenen udtalte Veksellerer Axelsen sin Forundring over, at Skibsfarten ikke var Nationens og Regeringens Kælebarn. Regeringen burde lette Trykket for Dampskibsselskaberne, saa at de kunde holde Flaaden i god Stand, Taleren komplimenterede Ledelsen for det smukke Resultat og spurgte, om Skibene var chartret frem i Tiden.

Skibsreder *H. A. Hansen* takkede for Anerkendelsen og var enig i Beklagelsen over, at Regeringen satte forlods ind med sine Krav; Skibsfarten indtjener de Valutabeløb, som Landet trænger til, og »Myren«s Indtægter fra Udlandet kommer op paa 94 pCt.

Man skulde synes, at den Slags Tal maatte gøre et vist Indtryk.

KRAVENE OM HØJERE UDBYTTTE

Ved flere Rederi-Generalforsamlinger har enkelte Aktionærer gjort Krav om højere Udbytte, saa ledes bl. a. i »Heimdals«, hvor man ikke vilde nøjes med mindre end 8 pCt. mere end det foreslaaede. Det ser imidlertid ud til, at man overalt har faaet saadanne Aktionærkrav stemt ned og og for Skibsfarten er dette af overordentlig stor Betydning, idet det er ganske afgjort nødvendigt at have Midler til at staa den vanskelige Tid, der vil komme, i Møde.

Skibsreder *H. P. Carl* udtalte paa Heimdals Generalforsamling:

Indenfor Bestyrelsen tilstræber vi en mere ensartet Dividendepolitik, end vi hidtil har kunnet gennemføre. Det gælder endvidere ogsaa om at udbygge Reserverne, der i de senere Aar er gaaet ned med et væsentligt Beløb, som ikke er opvejet ved de foretagne Henlæggelser. Efter en Henvendelse fra Veksellerer Jensen har jeg bedt samtlige Kommitterede udtale sig om den foreslaaede Forhøjelse. Alle svarede, at de fandt det uforsvarligt at udbetale mere end 12 pCt.

Ogsaa paa »Dansk-Fransk Dampskibsselskab«s Generalforsamling viste sig Utilfredshed med Udbyttets Størrelse. Formanden, Bankdirektør *Filskov* aflagde Beretningen og Skibsreder *Hahn-Petersen* gennemgik Regnskabet.

Direktør *Axel Kjærgaard* takkede Ledelsen for det smukke Regnskabsresultat, men var skuffet over den foreslaaede Dividende paa 12 pCt. Han fandt det rimeligt, om man efter det gode Aar 1937 udbetalte 15 pCt. for at høde paa den i sin Tid forhastede Nedskrivning af Aktiekapitalen. Skibene er, sagde han, bogført til lave Priser, og vi har kun faaet et ringe Gennemsnitsudbytte gennem Aarene. Der maa større Udbytte til for at vedligeholde Kapitalinteressen for Selskabet. Tantiømen er heller ikke i Forhold til Udbyttet.

Formanden svarede, at Kapitalnedskrivningen maa bedømmes efter Forholdet i det givne Tidspunkt. Det er fuldt berettiget, at Skibene bogføres til Handelsværdien. Aktiernes Værdi forringedes ikke ved Kapitalnedskrivningen. Man var blevet staaende ved de 12 pCt. — et højere Udbytte har været overvejet — fordi Fragterne faldt saa stærkt, at man maa holde det mest mulige i Reserve. Yderligere ønsker man at nedskrive det nye Skib straks ved Modtagelsen.

Direktør Kjærgaard beklagede igen Kapitalnedskrivningen og at man vilde nedskrive Nybygningen, inden den var overtaget. Man kunde have henlagt 3 pCt. af Udbyttet til et Udbytte-Reguleringsfond.

Formanden henviste til, at man i Aarene 1934—35 ikke kunde have udbetalt 4 og 5 pCt., hvis Kapitalen ikke var nedskrevet. I Overførslen til Skatter og ny Regning findes maaske en Reserve, der kan betragtes som Udbytte-Reguleringsfond.

Det maa betragtes som heldigt for hele den fremtidige Udvikling, at det er lykkedes at holde denne Kurs. Udbytterne er i Aar saa afgjort høje nok — der er ingensomhelst Grund til at skrue dem op til: Fantasihøjde til ubodelig Skade for Erhvervet — paa mere end én Maade.

REDERNES INTERNATIONALE SAMMENSLUTNING

Flere af de af Rederierne udsendte Beretninger beskæftiger sig indgaaende med internationale Skibsfartsproblemer; det gælder saaledes »Vendila«, der er ganske omfattende og hvor det bl. a. hedder:

La Platas kolossale Hvede- og Majshøst absorberedes efterhaanden villigt af U. S. A. og Europa, der efter en daarlig Kornhøst havde et meget stort Kornbehov, og La Plata var den væsentligste Leverandør. De lange Distancer fra La Plata til Staterne og Europa krævede en stor Transport-Tonnage, flere og flere Skibe blev tiltrukne fra andre Markeder, disse maatte ogsaa op med Raterne for at faa deres nødvendige Tonnagebehov dækket, og man saa efterhaanden store Fragtopgange paa saa godt som alle Markeder. Der var dog undertiden mindre Stilstande, men opad gik det, vel ogsaa stimuleret af Oprustningernes Behov for Erts og Scraptonnage. Højden naaedes i September; siden da har alt igen været nedgaaende og specielt efter Aarsskiftet, hvor saa godt som alle Markeder har været utilfredsstillende og forarsaget, at en Del Redere har foretrukket at lægge noget af deres Tonnage op. Vi har selv de fire mindre Skibe oplagte for Tiden.

La Plata har foreløbig intet af Betydning at afskibe, inden den nye Høst af Hvede og Majs er klar til Afskibning i Løbet af April—Maj, dog menes Høsten der ikke at blive særlig stor i Aar. Australien har derimod haft en stor Høst i Aar og har aftaget en Del Tonnage; Østen ligesaa. Det er disse fjerne Markeder, der med deres lange Sejlads og dermed større Tonnagebehov stiver Fragtmarkederne af.

Den internationale Sammenslutning mellem Rederne under International Shipping Conference om Minimumsrater i Farten fra La Plata og Australien saavel som fra Canada og de nordlige U. S. A. Havne har utvivlsomt holdt disse Markeders Rater oppe i de stille Tider, saaledes at der i hvert Fald kan sejles for dem. Ogsaa Sammenslutningen under Baltic and International Maritime Conference har ligeledes med sine Minimalfragter øvet en gunstig Indflydelse paa Østersø- og Hvidehavsfrafterne. Rederierne har i disse to Sammenslutninger opnaaet en Samling i fælles Interesser, som specielt vil være dem til Gavn i mindre gode Tider; den Slags Sammenslutninger bør Rederne støtte og holde fast ved.

DEN NØDVENDIGE TONNAGEFORNYELSE

Blandt de Spørgsmaal, der ganske naturligt dukker frem ved Rederiernes Generalforsamling i disse Dage og som ogsaa behandles i adskillige af Beretningerne, er et af de stadigt tilbagevendende det om Tonnagens Fornyelse. Vi har sagt det før, men det gør ikke noget, at det gentages: Den danske Handelsflaade trænger i en meget stærk Grad til Fornyelse. Aar for Aar bliver Gennemsnitsalderen af Skibene større, der er ikke Penge til de nødvendige Fornyelser, fordi alt hvad der i de sidste Tider er kommet ind ekstraordinært gaar til Skatter og lignende Byrder. Det er i Virkeligheden noget nær en Katastrofe, hvis den danske Flaade paa denne Maade sejles agterud.

Blandt andet har Problemet været gjort til Genstand for Omtale i »Dannebrog«s Beretning.

Spørgsmaalet om Fornyelsen af Tonnagen for at give yderligere Beskæftigelsesmuligheder behandles indgaaende. Gennemsnitsalderen for Selskabets Skibe er nu 16,89 Aar pr. Skib. Fornyelsen af Tonnagen ligger Ledelsen stærkt paa Sinde, ligesom Bestyrelsen fra en enkelt Aktionær har modtaget Henvendelse om eventuel Udvidelse af Aktiekapitalen, et Forhold, til hvilket der dog først kan tages Standpunkt, naar Tidspunktet for Indkøb af ny Tonnage foreligger. Damperen »Amalienborg« er afhændet til udenlandske Købere og Provenuet overført til Konto for Nybygninger. Gennem de senere Aar er Selskabets Tonnage gaaet betydeligt ned ved Salg af ældre Baade, saaledes at Selskabets Indtjeningsmuligheder og Beskæftigelse for Officerer og Mandskab er stærkt formindsket. Dette Punkt har Selskabet sin Opmærksomhed henledt paa.

Men det er i denne Forbindelse med Betænkkelighed, at man ser paa Regeringens Skattepolitik. Vore Autoriteter kan ikke ønske sig noget bedre Objekt til Anskuelsesundervisning i Forbindelse med Skibsfartens hurtigt vekslende Kaar end en Sammenligning mellem Situationen i Oktober 1937 og i Dag, hvor Faldet i Fragtraterne er kommet saa hovedkulds fra sikker Fortjeneste pr. Dag til tabgivende Fragter, og Oplægninger er blevet paakrævet. Et Erhverv med saa stærkt fluktuerende Fortjenestmuligheder maa nødvendigvis have Lejlighed til at skaffe sig fornødne Reserver for at modstaa de uundgaaelige Nedgangsperioder, ikke alene for de enkelte Selskabers egen Skyld, men ogsaa for det meget betydelige Antal Mennesker, der er beskæftiget indenfor Skibsfarten og derigennem i Virkeligheden for hele det danske Samfunds Skyld.

Skibsfarten har i 1937 haft den mest afgørende Betydning for Landets Valutasituation og været en stor Støtte for de øvrige Erhverv. Paa Baggrund af denne Konkurrence, som de danske Rederier møder fra statsunderstøttede udenlandske Rederiers Side, er det et billigt Forlangende — i Betragtning af, at Trampskibe lige saa godt arbejder under fremmed Flag — at der fra Autoriteternes Side ikke paalægges Skibsfarten Byrder, som vil forhindre en meget paatrængende Fornyelse og Forøgelse af den danske Handelsflaade.

DE STIGENDE LØNNINGSUDGIFTER

Blandt de Problemer, der har været drøftet paa Rederigeneralforsamlinger og i Beretningerne i den sidste Uge, er ogsaa Spørgsmaalet om de stadig stigende Lønningsudgifter. I et af Selskaberne, nemlig »Progress«, meddeles det, at denne Post udviste en Stigning paa 1/2 Million Kroner i de sidste to Aar, og noget tilsvarende gør sig naturligvis gældende i andre Selskaber. Dette er et meget alvorligt *momento*, for der er gammel Erfaring for, at disse Udgifters Stigning er meget vanskelig at standse, og det

er ligeledes meget vanskeligt, selvom Indtægterne sviger i stadig stigende Grad, at faa disse Udgifter ned. Det er for Skibsfarten et yderst alvorligt Problem, der kan faa skæbnesvanger Betydning for hele Udviklingen.

STATSREKVISITION AF SPANSK SKIB

Den Sag, som var anlagt af den tidligere Ejer af den spanske Damper »Christina« mod den spanske Regering, som havde rekvisitioneret Skibet, er blevet paadømt i House of Lords — den tredje Instans.

Sagen angik Spørgsmaalet om, hvorvidt den spanske Stats Rekvisition af et spansk Skib, — hjemmehørende i Bilbao, udført ved Dekret af 28. Juni 1937

maatte respekteres af de britiske Domstole. Skibets oprindelige Ejere havde gjort Arrest i Skibet i England og paastaaet deres Ejendoms- og Dispositionsret over Skibet anerkendt. House of Lords stadfæstede Appelrettens Dom og kom som de underordnede Domstole til det Resultat, at en suveræn Stats Ejendom er *immun* og ikke kan være Genstand for Retsforfølgning i England, naar vedkommende Stat nægter sit Samtykke dertil. At den spanske Regering repræsenterede en suveræn Stat, som var anerkendt i England, var ikke bestridt under Sagen. Retten fandt endvidere, at det maatte anses for at være afgjort, at Skibet faktisk var i den spanske Stats Besiddelse, idet en ny Kaptajn ansat af den spanske Stat var blevet sendt om Bord, før Arresten fandt Sted.

DOMME I NORDISKE SJØFARTSANLIGGENDER

LASTNING OG LOSNING

Dom fra Danmarks Højesteret 58

Havnearbejderne nægter at bringe Lasten til Skibssiden, fordi Arbejdet om Bord skulde udføres af Skibets Mandskab, skønt Skibet var over 200 Tons Dødvægt, og det vilde stride mod en Overenskomst, som var afsluttet af interesserede Organisationer. Skibets Fører engagerede derfor Havnearbejdere. Han fordrede de derved forvoldte Ekstraudgifter godtgjort af Modtagerne under Henvielse til, at Skibets Lastevne var mindre end 200 Tons Dødvægt. Selvom saa var Tilfældet, finder imidlertid Retten, at Rederiet maatte have Ansvaret for Havnearbejdernes Optræden, fordi Skibet i den officielle Skibsliste (Flagbogen) var opgivet at laste 220 Tons. Modtagerne blev derfor frifundne. Certepartiet havde følgende Klausul: Hvis Arbejderne vægrer sig ved at samarbejde med Skibsmandskabet, skal Befragteren lade og losse Ladningen for egen Regning. Lade- og Lossegejrer stilles af Skibet. Men det antages, at et Forbud som det her omhandlede ikke falder ind derunder.

Stadfæstelse af Sø- og Handelsrettens Dom, Aarg. 1936, S. 231.

Dom fra Vestre Landsret 225

En Bestemmelse i Fragtafalten, hvorefter Lasten skal lages frit fra Skibssiden, og det skal staa Skibet frit for at losse med eget Mandskab anses bindende for Modtagerne uanset at en saadan Ordning i Følge de gældende Tarifer kun kunde gennemføres med et Tillæg af 15 pCt. til Tarifsatserne.

MANDSKABSPØRGSMAAL

Dom fra Danmarks Højesteret 23

En Rejse fortsættes med en syg og arbejdsudygtig Sømand, uden at der bliver hyret en anden i hans Sted. Skibsføreren maatte regne med, at Sygdommen vilde vare ca. 8 Uger, og der maatte foretages en betydelig Afvigelse fra Skibets Rute for at faa en Stedfortræder. Under disse Omstændigheder findes Sølovens § 23 ikke at kunne bringes til Anvendelse.

Stadfæstelse af Sø- og Handelsrettens Dom, Aarg. 1936, S. 109.

Dom fra Sø- og Handelsretten 38

Udtrykket »til dansk Havn« i Sømandslovens § 34 maa forstås som betydende »nærmeste danske Havn«.

Dom fra Bergens Byret 45

For at sekundære Lidelser efter en selvforskyldt venerisk Sygdom ikke skal betragtes som selvforskyldt, maa det kræves, at der er forløbet en væsentlig Mellemtid, i hvilken Sømanden har været betraget som helbredet, eller at den sekundære Lidelse skyldes tilstødende ekstraordinære medvirkende Aarsager, hvori Sømanden ikke selv har Skyld (Sømandslovens § 28, 3. Stk.).

Dom fra Danmarks Højesteret 59

Den i Samlingen Aarg. 1936, Side 292 referede Dom af Sø- og Handelsretten bliver af Højesteret afvist fra Sø- og Handelsretten, da der efter Lov Nr. 536 af 4. Oktober 1919 om den faste Voldgiftsret § 5, B 1, jfr. § 4, B 4 og 17 haves Ret til Søgmaal ved den faste Voldgiftsret og Søgmaal ved de almindelige Domstole er afskaaret.

Dom fra Oslo Byret 102

En Aftale i en Hyrekontrakt om at Afmønstring kan finde Sted i Nordeuropa udelukker ikke Anvendelsen af Bestemmelsen i Sømandslovens § 12 om, at Fratrædelse kun kan finde Sted i Last- eller Lossehavne.

Efter Udlosning i London gik Skibet til Rotterdam for

Doksætning. Den citerede Bestemmelse i Sømandslovens § 12 skal ikke lages bogstaveligt. Hensigten er at fastslaa, at Opsigelsen kun maa gives til Fratrædelse i Havn, hvor det kan forudsættes, at Skibet bliver liggende saa længe Skibsføreren faar Tid til at skaffe nyt Mandskab. Opsigelse til Fratrædelse i Rotterdam anses derfor at være i Orden.

Sagsøgeren, som før Tarifoverenskomsten havde Krav paa fri Hjemrejse, dog ikke i Tilfælde af Oplægning, blev tilkendt fri Hjemrejse fra Rotterdam, da Opholdet ikke kunde komme ind under denne Betegnelse.

Dom fra Bergens Byret 145

Ved Fastsættelse af en Feriegodtgørelse, som tilkommer en Styrmand efter Tarifoverenskomst mellem Norges Rederforbund og Norsk Styrmandsforening af 15. Marts 1935, lages ogsaa i Betragtning den Tjenestetid, som ligger forud for denne Overenskomst, og Radiotillæg regnes med.

Det er ikke nok til at begrunde Krav efter Sømandslovens § 23, at Rederiet har indsparet Hyre — Mandskabets Arbejdsbyrde maa være blevet virkelig forøget. En Baadsmænd og en Letmatros afmønstrer, og der paamønstrer to Letmatroser. Baadsmændens Job deles mellem to Matroser, men en Del deraf lægges paa Styrmanden, som derfor anses for berettiget til deres Andel i den sparede Hyre.

Dom fra Oslo Byret 184

Det er Skik og Brug paa mindre Skibe, hvor der ikke skal være Messedreng, at Kalytsdrengen udfører Arbejdet med at gøre rent i Officerslukakerne 2 Gange om Ugen. Rensning hver Morgen af Lamper og Fyldning af Vand i Vandkummer og Kander uden Ekstrabetaling.

Dom fra Østre Landsret 221

En Skipper paatager sig ved en Forskrivning, som er overskrevet »Kautions-Dokument« personlig en Hefelse for skadesløs Betaling blandt andet af alle Udgifter, som afholdes af det Offentlige til Fordel for en syg Sømand, som er bragt i Land for at indlægges paa Hospitalet.

Dette Dokument maa efter sit Indhold opfattes som en almindelig Skyldnererklæring, og Udstederen maa betale det offentlige Regning ogsaa for saa vidt angaar de Poster, som overstiger, hvad Rederen i Følge Sømandslovens § 28 andel Stykke har af udrede.

Dom fra Sø- og Handelsretten 254

I Følge Sømandslovens § 32 sammenholdt med § 35 maa del i Almindelighed være overladt til Skibsføreren at bestemme, om en Sømand, som paa Grund af Sygdom bliver forhindret i at udføre sit Arbejde, skal forblive i Tjenesten eller afskediges, og det maa ogsaa gælde i Tilfælde af, at Sømanden indlægges paa Hospital.

Dom fra Sø- og Handelsretten 260

En Hovmester forlader Skibet efter en Strid med Skibets Fører. Der var Uenighed om, hvad der blev sagt under denne Strid med Hensyn til Hyren. Skibets Officerer paastod, at Hovmesteren erklærede at ville gaa straks, »mod at faa sine Penge«, mens han selv paastod, at han havde forlangt en Maanedes Hyre ekstra. Hovmesteren kvitterede for Hyren til Dagen, da han forlod Tjenesten uden at tage Forbehold. Efter Omstændighederne antages han derfor at have fratraadt sin Stilling efter eget Ønske.

Dom fra Bergens Byret 325

Styrmand, som afskediges før Tjenestetidens Udløb, har efter Sømandslovens § 34 Krav paa 2 Maanedes ekstra Hyre. Dette er en normal Erstatning, som bliver at betale, selv om Tabet har været større eller mindre.

(fortsættes).

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Dansk Skibsfart paa Hongkong i Aaret 1937

Anløb af danske Damp- og Motorskibe i Aaret 1937 stiller sig som følger:

Maaned	Antal Anløb	Nettotonnage
Januar	7	21.049
Februar	9	25.571
Marts	10	29.686
April	10	29.785
Maj	8	28.355
Juni	9	25.927
Juli	8	24.587
August	18	51.486
September	10	22.734
Oktober	9	32.990
November	8	19.631
December	11	28.368
Total	117	340.169

Fragtmarkedets Stigning meldte sig ikke saa tidlig herude som for Europas og Amerikas Vedkommende, og dette har medført, at i Aarets Løb er en Del Tonnage blevet trukket bort fra Østen og er i al Fald foreløbig employeret paa andre Farvande. Ligeledes har en Del af den Tonnage, der fremdeles befinder sig herude, udført en Del Rejser til Syd- og Vest-Afrika og Middelhavet, da saadan Employment har været mere lønnende end almindelig Kystfart. I Lighed med Skibsfarten paa andre Farvande maa del dog ogsaa for Østens Vedkommende siges, at Aaret 1937 har givet de Redere, som har holdt deres Tonnage herude, en rimelig og tilfredsstillende Afkastning. Dette til Trods for de forskellige Vanskeligheder, som Konflikten mellem Kina og Japan har ført med sig.

Som en Illustration af Markedets stigende Tendens kan nævnes følgende Befragtninger:

Timecharter:

2750 tons d.w.:
Oktober 1936 8.250 HK\$ (ca. 3/9 d. pr. t. d.w.).
Marts 1937 13.000 HK\$ (ca. 5/10 pr. t. d.w.).
Oktober 1937 17.500 HK\$ (ca. 7/11 pr. t. d.w.).
3000 tons d.w.:
Jan.-Feb. 1937 12—13.000 HK\$ (ca. 5/- 5/4 pr. t. d.w.).
Marts 1937 16.000 HK\$ (ca. 6/7 pr. t. d.w.).
Maj 1937 19.500 HK\$ (ca. 8/1 pr. t. d.w.).
November 1937 21.500 HK\$ (ca. 8/11 pr. t. d.w.).
2000 tons d.w.:
Februar 1937 9.000 HK\$ (ca. 5/7 pr. ton d.w.).
Juni 1937 14.500 HK\$ (ca. 9/- pr. t. d.w.).
November 1937 16.500 HK\$ (ca. 10/3 pr. t. d.w.).
5—6000 tons d.w.:
Gammel Rate 1936 ca. 3/- pr. t. d.w.
Februar 1937 5/3 à 5/3 pr. t. d.w.
April-Maj 1937 6/6 à 7/- pr. t. d.w.
Aug.-Sept. 1937 op til 8/- for kort Periode.
December ca. 7/6 pr. t. d.w.

Ovennævnte Noteringer er for 6 til 12 Maaneders Perioder og med alle Præmier for Krigsassurance for Befragternes Regning.

Ved Aarets Udgang maa Markedet siges at være fast, endskønt der selvfølgelig foreligger mange Usikkerhedsmomenter som Følge af den kinesisk-japanske Konflikt. Valutarestriktionerne i Japan vil formentlig i stigende Grad medføre en Begrænsning af Tidsbefragtning for japansk Regning. De kinesiske Befragtere i Hongkong (Ris, Kul og Tommertrade) driver deres Virksomhed, som før Krigen med Japan begyndte i den Udstrækning, som Markedet giver Anledning til, og Hovedforskellen er kun den, at Tonnage under kinesisk Flag er forsvundet, efter

at den japanske Blokade blev erklæret. Flere af disse tidligere kinesiske Skibe sejler dog paa Kysten, idet de er overført til andre Flag (italiensk, græsk og Panama). Den vanskeligere Adgang til forskellige Havne paa Kinakysten har selvfølgelig i nogen Grad medført, at Varettransporterne er blevet reduceret, hvilket fra Tid til anden har indvirket paa Fragtmarkedet, men alle interesserede Parter holder det gaende bedst muligt.

Følgende Oversigt over Fragtsatser paa Rejsebasis kan muligvis være af Interesse:

Kul:

Hongay/Hongkong Canton: Jan.-Feb. HK\$ 2.15—2.65.

Hongay/Amoy: Jan.-Feb. HK\$ 3.25, Juli HK\$ 4.80.

Hongay/Hongkong: Fra Marts HK\$ 3.75 stigende til HK\$ 5.— i December baseret paa f.i.o.

Salt:

Hainan/Whampoa: Februar ca. HK\$ 4.— f.i.o.

Hainan/Whampoa: Juni ca. HK\$ 5.— f.i.o.

Hainan/Whampoa: Juli-Sept. ca. HK\$ 5.50 f.i.o.

Ris:

Bangkok/Hongkong: Jan.-Feb. Berth terms 40/35 cts. pr. picul.

Bangkok/Hongkong: Marts Berth terms 50 cts. pr. picul.

I Risfarten var Markedet i April/Maj usikkert paa Grund af den kinesiske Regerings uviste Holdning med Hensyn til Ophævelse af Importtolden paa Ris. I Løbet af November/December er Raten Bangkok/Hongkong efterhaanden kommet op til 70 cts. pr. picul, paa berth terms. Risfarten Saigon/Hongkong har i Aarets Løb været forholdsvis stille. Saigon/Shanghai kom i Markedet, efter at Japanerne fik drevet Kineserne bort fra Shanghai, og Raterne har ligget fra 18/- til 21/- pr. Ton Ris for flere Afskibninger i Løbet af November/December.

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden

fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i Januar Maaned 1938, samt Antallet af udgaaede Skibe.

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	Med Ladning	I Ballast
U. S. A.	19	62.183	13	2
Belgien	1	343	1	—
Brasilien	1	3.690	1	—
Danzig	3	2.048	—	—
Danmark	17	47.882	17	7
Tyskland	322	471.419	247	64
Estland	10	10.213	8	2
Finland	14	18.980	9	4
Frankrig	47	79.772	41	5
Grækenland	33	86.819	19	10
Storbritannien	205	399.169	141	44
Ungarn	1	2.722	—	—
Italien	24	72.557	19	7
Jugoslavien	17	44.030	13	4
Japan	8	37.886	6	2
Lettland	7	15.198	4	3
Litauen	3	957	1	2
Nederlandene	258	322.903	181	52
Norge	83	144.477	44	21
Panama	4	14.959	5	2
Polen	4	1.984	4	—
Portugal	3	4.777	2	—
Rusland	8	14.029	7	—
Venezuela	1	1.573	—	—
Island	1	435	1	—
Sverige	70	68.666	60	9
Ialt	1.164	1.929.971	844	240

Ialt udgaaet: 1.084 Skibe.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab

Københavns Frihavns-Aktieselskabs Bestyrelse har vedtaget at foreslaa den kommende Generalforsamling, at der af den Aktionærerne tilfaldende Del af Driftsoverskudet for 1937. Kr. 257,579.70, plus det paa Aktionærernes Konto pr. 31. December 1937 staaende Beløb, Kr. 39,183.18, udbetales et Udbytte paa 5 pCt., og at Restbeløbet, Kr. 96,762.88, hensættes paa Aktionærernes Konto til Skat og senere Disposition. Til Reservefonden er henlagt Kr. 85,161.40 og til Pensionsfonden 95,000 Kr.

De nærmest foregaaende Aar har Dividenden ligeledes været 5 pCt. For 1936 var den Del af Driftsoverskudet, som tilfalder Aktionærerne, 208,725 Kr. Til Reservefonden henlagdes 53,793 Kr. og til Pensionsfonden 95,000 Kr.

Prøvetur

Det nybyggede Tank-Motorskib »Duffield«, der er bygget som Nr. 70 paa Odense Staalskibsværft til Rederiet

Hunting & Sons i Newcastle, er nu færdigt og har været i Dok hos Burmeister & Wain for Bundbehandling.

»Duffield«, der er et Søsterskib til det forleden afleverede Motor-Tankskib »Oilfield«, er paa 12,500 Tons d.w., og Dimensionerne er 470 X 61.6 X 34 Fod. Skibet, der er moderne indrettet med 7 Hovedtanke og ialt 14 Sidelanke, er forsynet med en B. & W. 8-cyl. 4-Takts Dieselmotor paa 5,680 HK., beregnet til at give Skibet en fart paa Last af 14 Knob.

Den officielle Prøvetur foregik Lørdag i Overværelse af Skibsreder Hunting, Rederiets Inspektør Mr. L. Henley og Repræsentanter for Lloyds og Værftets Ledelse.

Efter Prøveturen gik »Duffield« via Newcastle til Mexico-Gulften.

»Dansk-norsk« Aktiekapital

Paa Dansk-Norske Dampskibsselskabs Generalforsamling udtalte Bankier Paul Hagemann i sin Beretning bl. a.: Alt i alt maa Aaret siges at have været gunstigt for os

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING *

Den tilsyneladende Ro, som efter Hitler-Kuppet i Østrig nu atter hersker paa det storpolitiske Ounraade, har ikke som man havde ventet medført nogen Bedring paa Fragtmarkedet. Af og til er der ganske vist Tilløb til en Udvidelse af Efterspørgslen efter Tonnage for Transport af Korn, men disse smaa Blaf varer desværre som Regel kun 1 eller 2 Dage, og med den store Mængde disponibel Tonnage, der findes, er der ingen Mulighed for at udnytte disse Blaf til at opnaa højere Rater.

Korn-Markederne har i det store og hele været uforandrede. Der har cirkuleret forskellige Efterspørgsler fra River Plate, og der skal i Følge Rapporterne i Tirsdags være sluttet 4 Baade til U.K. Continent-Destinationer paa Minimalrate-Basis. Dette er naturligvis godt for de individuelle Redere, der har haft det Held at sikre sig en Last, men paa Tonnage-Situationen som Helhed har det naturligvis ingen Indflydelse, om der i River Plate ligger 4 Baade mere eller mindre, da der i Følge de sidst offentliggjorte Rapporter er ikke mindre end 1 Million Tons, der venter eller er sluttet ud til River Plate. Det ser ud til, at Majs-Høsten bliver noget forsinket, hvilket kun vil være til Gavn for Skibsfarten. Australien var særdeles aktivt Torsdag forrige Uge og sluttede 5—6 Baade paa Basis af Minimalraterne, med fuld Options, men hele Herligheden varede kun 1 Dag, og i Fredags var Markedet atter faldet til Ro. Der er nu atter nogen Efterspørgsel efter Tonnage paa Basis af Minimal-Raterne til Europa, Option Sydafrika til 10/- mindre, og Vladivostock til omkring 21/6 á 22/-. Fra Gulfen har der været jævn Efterspørgsel, og der er sluttet en Del Baade til omkring 2/7½d. Antwerpen/Rotterdam, med sædvanlige Tillæg til U.K. Montreal viser ingen Interesse for Tonnage før for Oktober/November. Befragterne er villige til for disse Positioner at betale 3/- pr. qr. Fra Sortehavet er der nu og da en enkelt Ladning Korn for russisk Regning. Raten ligger omkring 11/- Antwerpen/Rotterdam. De øvrige Korn-Markedet har været uden Interesse.

Heller ikke paa de andre oversøiske Markeder er der sket noget, der fortjener specielle Kommentarer. Der er stadig Efterspørgsel efter Scrap fra U.S. Atlantic og Gulfen til Japan, og Tonnage er sluttet til 19/6d. for Atlantic Lastning og 20/6d. fra Gulfen. Disse Rater kan gentages. Der har ogsaa været nogen Efterspørgsel efter Tonnage til Italien, og Tonnage er sluttet til \$5.10, Basis Vestitalien, paa Gross Terms, hvilket ligeledes kan gentages.

Sukker fra Vestindien har ligget en Smule fastere de aller sidste Dage, paa Grund af den noget større Aktivitet i Korn-Farten fra Gulfen til Europa. Stor Tonnage sluttedes til 16/- fra Cuba, men Markedet ligger antagelig 3d. maaske 6d. højere i Dag. For

New York Regning bydes der nu 15/6d. fra Domingo til p.p. U.K. Continent, April Lastning.

Paa Pacifickysten er Interessen for Tonnage stadig begrænset. British Columbia/U.K. har faaet Tonnage til 23/6d. for April/Maj, og yderligere Skibe kan placeres til denne Rate. I de øvrige Pacific-Trades er Forholdene uforandrede.

Østens Markeder er sparsomt repræsenteret, og Befragterne gør, hvad de kan for at »talk rates down«. Soyabønner indikerer 27/6d., men Rederne har ingen Interesse herfor. Der rapporteres sluttet en Baad fra Saigon til 26/-, men Confirmation heraf savnes endnu, og det menes i hvert Fald, at Raten ligger nærmere 29/- Tøvrigt er der ikke meget at gøre i dette Marked, saa længe den verserende Strid om det nye Certeparti endnu ikke er bilagt. Om denne Sag skal der imidlertid forhandles paa Fredag mellem de franske Ris-Befragtere og et Udvalg fra Chamber of Shipping i London.

De indiske Markeder er meget rolige. 6,500 Tonner er sluttet til Rangoon til Wiborg til omkring 32/-, og en lille norsk Motorbaad paa 5,000 Tons sluttedes fra Karachi-Kysten til 26/6d., Option Madras til 29/.

Fra Sydafrika noteres fortsat forskellige Kul-Ordre til uforandrede Rater.

Paa de europæiske Markeder er heller ikke sket epokegørende Begivenheder. Kul Wales/Port Said ligger stadig paa 6/6d., og ligeledes kan Befragterne ogsaa fortsat faa Tonnage til Vestitalien til 6/-. Paa Grund af den nye Bestemmelse i den hjemgaaende Fart fra River Plate er de udgaaende Kulrater til dette Marked steget noget, men dog langt fra saa meget, som man havde ventet. Første Baad, efter at den nye Bestemmelse vedrørende hjemgaaende Forretninger traadte i Kraft, sluttedes til 17/6d., men Udviklingen har senere vist svag Nedgang, og sidst er sluttet til 16/- fra Wales til Lower Plate.

Fra Sortehavet er Russerne i Markedet for Tonnage for Kul fra Mariupol til U.S.N.H.; der indikeres 12/- for disse Forretninger. Donau har taget en enkelt Baad til 17/- Antwerpen eller Rotterdam.

Middelhavet/hjem er uden større Forandringer. 4,500 Tons Phosphate, Sfax/Dunkirk, betales med 7/- Bona/Workington betalte 8/3d. for 4,600 Tons Erts.

Paa Trælast-Markederne fører saavel Rederne som Befragtere en afventende Politik, og der sluttes kun yderst faa Laster. Nominelt ligger Niveauet paa Minimalrate-Basis.

Timecharter. Dette Marked har været roligt. Japanerne har taget yderligere Tonnage for Pacific-Trade; 8,000 Tonner sluttedes f. Eks., Levering Singapore, 6 Maaneder, til 5/3d., Tilbagelevering Østen. Trip across sluttedes for 4,000 Tonner, Levering Newfoundland, Tilbagelevering U.K. Continent, til \$40, og i Vestindia-Farten betales 3,500 Tonner med \$1.35 for kort Periode.

til Trods for, at vor Damper ved flere Lejligheder havde ekstraordinære lange Ophold ved Land. Den var kun ude af Drift en Uges Tid til sin aarlige Dokning og Vedligeholdelse, og af Havarier var der ingen af nævneværdig Betydning. Damperen har hovedsagelig været beskæftiget i Nord- og Østersøen og Hvidehavet.

Som jeg ligeledes nævnte paa Generalforsamlingen i Fjor, havde Bestyrelsen sin Opmærksomhed henvendt paa eventuelt at købe endnu en Damper, og vi var faktisk ogsaa et Par Gange i Forhandlinger, men Priserne steg saa stærkt, at vi nærede Betænkeligheder, hvorfor Spørgsmaalet altsaa endnu staaar aabent. Den Omstændighed, at Skibe endnu ikke er kommet paa Frilisten, gør det vanskeligt for Rederne at disponere. Der maa i Tilfælde af Skibskøb næsten altid handles meget hurtigt, og det maa være Rederiernes stadige Krav at have Lov til at handle fuldstændig frit naar og hvor de vil. Vi taber imidlertid

ikke Spørgsmaalet om Tonnagekøb af Syne, og netop med Henblik paa en eventuel Udvidelse ved passende Lejlighed er det, at Bestyrelsen søger Bemyndigelse til Udvidelse af Aktiekapitalen.

Skibsreder Robbert gennemgik Regnskabet, som vi tidligere har omtalt. Aktionærerne faar 12 pCt.

Norsk Million-Ordre til Aalborg Skibsværft

Efter hvad Disponent Rosenkilde, Christianssand Dampskibsselskab, oplyser over for »Christianssand Tidende«, er der i Kristianssand undertegnet en Kontrakt om Bygning af det nye Skib til Hirthals-Ruten. Skibet skal bygges paa Aalborg Skibsværft og være færdigt i Slutningen af Maj næste Aar. Man havde forsøgt at faa Skibet bygget i Norge, men intet norsk Værft kunde levere det med saa kort Frisæ. Skibet vil koste ca. 1,850,000 Kr.

Cement-Centralens nye Skib

»Dansk Cementcentral« har paa »Svendborg Skibsværft« et nyt moderne indrettet Motorskib under Bygning, som søsættes 1. April.

Det nye Skib, der skal laste 180 Tons d.w., og som skal forsynes med en »Holeby« Dieselmotor paa 250 HK., vil være færdig til Aflevering i Begyndelsen af Maj Maaned. Med dette Skib, der skal føres af Dampskibet Ally«s tidligere Fører, Kapl. Wilh. Madsen, vil Cementcentralen raade over ialt 1 Damp »Moen« og 5 Motorskibe; de øvrige er »Harald«, »Alexander«, »Linnea« og »Svend«. Men desuden har Cementcentralen i Timecharter ialt 43 Motorskibe, der transporterer Cement fra Fabrikkerne i Aalborg og de øvrige nordjydske Cementfabrikker til København og andre danske og skandinaviske Havne.

Generalforsamling

Skipperforeningen har afholdt aarlig Generalforsamling. Formanden, Kaplajn Prip aflagde Beretning.

Det fremgik heraf, at Foreningen for Ejendomssalget havde hævet et Beløb paa 410,000 Kroner. Dette meget betydelige Beløb havde været indsat paa Konto Kurant til lav Rente, indtil Bestyrelsen havde truffet den Afgørelse at købe Obligationer for Pengene. Dette var sket, idet man havde købt for 385,000 Kr. Obligationer til en Købpris af 348,000 Kr., medens en Del af Beløbet var anvendt til resterende Prioriteter og 20,000 Kr. indsat paa en Bankbog.

Beretningen og det senere oplæste Regnskab godkendtes, ligesom Medlemmerne godkendte, at Bestyrelsen havde suppleret sig med Kaptajn H. L. Rosfeldt.

Bestyrelsen havde sel paa forskellige Byggegrunde og Bygninger, men endnu ikke fundet nogen, der var velegnet. Saa snart dette var sket, oplyste Kaptajn Prip, vilde der blive indvarslet til Generalforsamling.

Der er stiftet et nyt Legal, 25,000 Kr., idet afdøde Forstkandidat Barfoed ligesom sin Fader havde betænkt Foreningen.

Dania

Paa Danias Generalforsamling blev der givet Bestyrelsen Bemyndigelse til at udvide Kapitalen med 500,000 Kr., naar belejligt Tidspunkt indtræffer. Generalforsamlingen lededes af Grosserer Ernst Meyer, Rederen, Konsul Andersen, aflagde Beretningen. Betragtningerne over Fragtmarkedets Udvikling i 1937 faldt naturligvis sammen med de øvrige Rederiberetninger. Nedgangen paa Fragtmarkedet i Oktober blev ikke, udtalte han, som det var den almindelige Opfattelse, et forholdsvis kort Pusterum, selv om der stadig var god Efterspørgsel paa Skibe i Timecharter. Den fortsatte Nedgang i Ladningernes Antal og de betydelige Fragtfald viste, at man i hvert Fald ikke foreløbig kunde regne med generel Opgang, idet Markedet var ganske ude af Stand til at optage den Tonnagemængde, som efterhaanden blev ledig ved Slutningen af de store Sæson-Markeder i Canada, Hvidehavet og Østersøen. Ved Aarets Slutning var Fragterne for smaa og for middelstore Dampere aller nede paa et Niveau, som ingen Fortjeneste kunde levne og i mange Tilfælde maatte give Tab.

Aarsberetning

Kjøbenhavns Maskinist-skole har udsendt Aarsberetning for 1937, og deri meddeles bl. a.:

Skolens Formaal er at undervise til de af Stat og Kommune paabudte Eksaminer og Prøver for Maskinister, Maskinpassere, Motorpassere, Kedelpassere og Elektro-Installatører.

Virksomheden har i Aaret 1937 omfattet Forberedelsen til følgende Eksaminer og Prøver:

1. a) Den almindelige Maskinisteksamen.
- b) Den udvidede Maskinisteksamen.
- c) Elektro-Installatørprøven for Maskinister.
- d) Maskinpasserprøven.
- e) Motorpasserprøven.
2. Kedelpasserprøven.
3. Den kommunale Elektro-Installatørprøve.

Fra Staten har Skolen i Aaret 1937 modtaget et ordnært Tilskud af Kr. 28,731.22.

Af Københavns Kommune har Skolen for Aaret 1937 modtaget et Tilskud af Kr. 6885.

Frøderiksberg Kommunalbestyrelse har tilstaaet Skolen et Tilskud af Kr. 1000.

Fra »Lauritz Andersens Fond« har Skolen modtaget Kr.

3000 som Støtte til Anskaffelse af Apparater til et kemisk Laboratorium.

Fra »Dansk Dampskibsrederforening« har Skolen modtaget et Tilskud paa Kr. 5000 til Understøttelse af uforuende og flittige Elever, som læser til »Den almindelige Maskinisteksamen«.

I Aaret 1937 er det lykkedes Skolen ved velvillig Støtte fra »Lauritz Andersens Fond« at faa indrettet et kemisk Auditorium, hvilket tidligere har været i høj Grad savnet ved Undervisningen.

Auditoriet rummer Plads til 30 Elever og er forsynet med alle de Hjælpemidler, som er nødvendige for at foretage de Analyser og kemiske Forsøg, der har Tilknytning til Undervisningen saavel til Maskinisteksaminerne som til Elektroinstallatørprøven.

I Forbindelse med Maskinistundervisningen paa Skolen finder planmæssige Instruktionsbesøg Sted om Bord i Damp- og Motorskibe, ligesom alle Maskinistelever forinden Eksamen faar Lejlighed til at indøves i Brug af Indikatorerne paa Dampmaskiner under Gang. — Denne Undervisning er blevet muliggjort ved særlig Velvilje fra de forskellige Dampskibsselskaber og »De forenede Bryggerier«.

For den Interesse, Lederne af ovennævnte Institutioner har vist, og for de Gaver, der er tilstillet Skolen, fremsender man sin erkendtligste Tak.

Stabelafløbning

Paa Odense Staalskibsværft søsættes i Fredags et nybygget Motor-Tankskib, der skal leveres til »Anglo Saxon-Shell« i London. Det nye Skib, der har følgende Dimensioner: 425 X 54, 3 X 31 Fod, og som laste 9100 Tons d. w., skal forsynes med en hollandsk »Werkspoor« Dieselspor paa 3500 HK. og giøvrigt udstyres med alle moderne Hjælpemaskiner.

Det nye Skib, der er Værftets Byggenummer 73, skal være færdig til Aflevering i sidste Halvdel af Maj Maaned.

»Anglo Saxon« har for øvrigt for kort Tid siden paa Odense Staalskibsværft bestilt et Skib af samme Type og Størrelse til Levering i 1940.

Tuborg Paaskebryg 1938

Tuborg har igen i Aar udsendt denne ædle, fine og dejlige Drik, som er blevet en af Paaske-Traditionerne. Tuborg Paaskebryg af Aargang 1938 slaar paa Højde med de bedste tidligere Aargange, og det smukke, fyldige og skummende Tuborg Paaskebryg vil atter glæde alle Elskere af et godt Glas Øl.

Bugerselskabet

Paa Generalforsamlingen i »De forenede Bugerselskaber« vedtoges Udvidelsen af Aktiekapitalen til det dobbelte gennem Udstedelse af 270,000 Kr. Friaktier, hvilket Beløb tages fra Ekstra-Reservefondet. I Beretningen hedder det:

1937 var et lidet tilfredsstillende Regnskabsaar til Trods for god Beskæftigelse. Dette skyldes den stærke Stigning i Udgifterne, hvortil i udstrakt Grad har bidraget den Skat med tilbagevirkende Kraft, som blev opkrævet i Henhold til Merindkomst-Skatteloven, og som navnlig har ramt Bugerselskabet haardt, fordi Loven — bortset fra dens øvrige uheldige Karakter — ganske irrationelt beregner Skatten af Forholdet mellem Indtægt og Aktiekapital, ikke i Forholdet mellem Indtægt og de Værdier, Selskabet ejer.

— Hvad Fremtidsudsigterne angaar, udtalte Formanden, er det, saa usikkert som Forholdene for Tiden ligger, vanskeligt at udtale sig, men Bestyrelsen haaber dog, at indeværende Driftsaar vil føre til et mere tilfredsstillende Resultat, selv om den korte Tid af Aaret, der er forløbet, har været ret stille.

Der udbetales som i Fjor 10 pCt. til Aktionærerne. Beretning og Regnskab godkendtes, og Formanden forelagde saa Forslaget om Aktieudvidelsen. Den nuværende Kapital paa 270,000 Kr. er fundet uhensigtsmæssig i Forhold til de betydelige Værdier, Selskabet arbejder med. Forholdet bliver endnu grellere, naar den nye Baad til ca. 400,000 Kr. bliver færdig i Løbet af et Par Maaneder. Det lovmæssige Reservefond bliver urørt, og af Ekstra-reserverne bliver efter Udstedelsen af 270,000 Kr. Friaktier 20,000 Kr. tilbage. Der kan i det hele ikke være Tale om, at Selskabets Stilling svækkes. Der finder jo ikke nogen Udbetaling Sted. Udstedelsen af Friaktier er og kan efter Bestyrelsens Mening ikke være til den aller ringeste Skade for Selskabet eller Samfundet, hvorimod Mer-Indtægtsskatteloven, gennem hvilken der i Skat er opkrævet saa store Beløb, som Bestyrelsen aldrig vilde have fundet det forsvarligt at udbetale til Aktionærerne, ikke alene er til Skade for Selskabets fremtidige Udvidelsesmuligheder, men ogsaa i Virkeligheden til Skade for hele Samfundet.

Regnskab

Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund i Likvidation har udsendt afsluttende Likvidationsregnskab. Det hedder deri:

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

I Henhold til Beslutning paa Repræsentantskabsmøde den 13. April 1934 har Bestyrelsen for »Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart og Fiskeri« afviklet »Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund« og aflægger herom følgende Beretning.

Dampskibsafdelingen.

I denne Afdeling udgjorde det til Likvidationsregnskabet til Regulering af uafgjorte Skader og paaløbende Likvidationsomkostninger overførte Beløb Kr. 207,223,43, hvortil kommer indvundne Bankrenter Kr. 10,733,88, saaledes at de samlede Indtægter har udgjort Kr. 217,957,31. De ved Likvidationens Begyndelse uafgjorte 132 Skadessager og 57 til fornyet Behandling optagne Sager er alle afviklet og saaledes, at 4 Tilfælde er afvist som ikke henhørende under Ulykkesforsikringsloven og 109 Tilfælde er afsluttet uden at medføre Erstatning for Død eller Invaliditet, medens der i de resterende 76 Tilfælde er udbetalt Erstatning, nemlig: I 5 Tilfælde af Død Kr. 17,096,00 og i 71 Invaliditetstilfælde Kr. 112,757,00. I Dagpenge er til 38 tilskadekomne udbetalt ialt Kr. 18,117,86, til Lægebehandling, Lægehonorar m. v. er medgaaet Kr. 8,397,12, samlede Skadesudgifter Kr. 156,367,98, til Likvidationsomkostninger er medgaaet ialt Kr. 15,186,39, og som Tab paa Præmierestancer for Aaret 1933 er afskrevet Kr. 26,04, idet de samlede Udgifter saaledes har udgjort Kr. 171,580,41, fremkommer der et Overskud af Kr. 46,376,90, som i Henhold til den ovenfor nævnte Repræsentantbeslutning vil være at fordele paa Afdelingens Medlemmer i Aaret 1933 i Forhold til hvert Medlems Antal Forsikringsdage i Tidsrummet fra 1. Januar til 30. September 1933, naar Regnskabet er godkendt af Repræsentantskabet i »Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart og Fiskeri«.

Da Afdelingens samlede Antal Forsikringsdage ifølge Beretningen for nævnte Aar udgjorde 2,651,870 Dage, vil Overskudet pr. Forsikringsdag andrage 1,7488 Øre og hvert Medlems Andel i Overskudet være Medlemmets Antal Forsikringsdage multipliceret med nævnte Enhed, og da det afsluttende Regnskab er godkendt af Repræsentantskabet i »Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart og Fiskeri« paa et den 22. Februar 1938 afholdt Møde, kan disse Andele udbetales.

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

Sejlskibsafdelingen.

For denne Afdelings Vedkommende var til Likvidationsregnskabet overført et Beløb af Kr. 79,519,01; naar hertil lægges indvundne Bankrenter Kr. 8,214,89, indvunden Kursavance paa afhændet Obligationsbeholdning Kr. 62,50 samt Præmiedifferencekontoens Saldo Kr. 570,16, har de samlede Indtægter udgjort Kr. 88,366,56.

Ved Likvidationens Begyndelse henstod 23 uafgjorte Skadessager og til fornyet Behandling er oplaget 14 Sager; disse Sager er alle afviklet og saaledes, at 14 Tilfælde er afsluttet uden at medføre Erstatning for Død eller Invaliditet, medens der i de resterende 23 Tilfælde er ydet Erstatning, nemlig: I 1 Tilfælde af Død Kr. 5,000,00 og i 22 Tilfælde af Invaliditet Kr. 33,322,00. I Dagpenge er til 7 tilskadekomne udbetalt ialt Kr. 2,463,52. Til Lægebehandling, Lægehonorar m. v. er medgaaet Kr. 2,015,63. Samlede Skadesudgifter Kr. 42,801,15. Til Likvidationsomkostninger er medgaaet Kr. 6,027,24, og som Tab paa Præmierestancer for Aarene 1930—1933 er afskrevet Kr. 345,80.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 5. April Kl. 15, Ny Toldbogade 3, med følgende Dagsorden:

- 1) Aflæggelse af Aarsberetningen.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København den 17. Marts 1938.

Bestyrelsen.

POSITIONSLISTE PR. 30. MARTS 1938**A**

s.s. *Aalborg* opl. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aaro* pass. Gibraltar 19.3.
s.s. *Aase* pass. Skagen 24.3. vestg.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Rotterdam 5.3.
s.s. *Absalon* ank. Dublin 22.3.
m.s. *African Reefer* afg. Hook 24.3.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Gibraltar-Rotterdam 26.3. hjg.
s.s. *Agnete* ank. Clyde 16.3.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Alexandria 24.3.
s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 8.3. til Buenos Aires.
s.s. *Alf* afg. Rouen 23.3.
s.s. *Alfa* afg. Oren 29.3.
s.s. *Algarve* ank. Kbhvn. 29.3.
m.s. *Almena* afg. New York 18.3. til Azua
m.s. *Alsia*, Borch. ank. Bangkok 27.3.
s.s. *Allsund*, Hansen, ank. Buenos Aires 25.3.
m.s. *American Reefer* afg. San Francisco 25.3.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Los Angeles til Panama Kanal 27.3. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 27.2.
s.s. *Anna* ank. Tanger 29.3.
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Göteborg 28.3. udg.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Boston 23.3. til Yokohama.
s.s. *Anne* afg. Malta 10.3. til Haifa.
m.s. *Argentina* ank. Randers 27.3.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Freeport 12.3.
m.s. *Arizona* afg. New York 19.3. til Oslo.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. New York 26.3. til Savannah.
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Del Gode Haab p. R. t. Freemantle 27.3. udg.
s.s. *Aslaug* pass. Gibraltar 11.3. p. R. t. Haifa.
m.s. *Asnæs* pass. Spurn Point 27.3.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. San Francisco 28.3.

s.s. *Astra* afg. Neuvitas 19.3. til New Orleans.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Ushant 27.3. p. R. t. Dagenham
m.s. *Australian Reefer* ank. Marseilles 28.3.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. Los Angeles til San Francisco 28.3.

s.s. *Avance* pass. Spurn Hd. 4.3. p. R. t. Haifa.**B**

s.s. *Belgien* ank. Danzig 23.3.
m.t. *Bente Mærsk* pass. Istanbul 17.3.
s.s. *Bergenhus* ank. Bergen 29.3.
s.s. *Bertha* pass. Skagen 22.3.
s.s. *Bes* pass. Ardrossan 28.3.
s.s. *Betta* afg. Themsen 28.3.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Galveston 23.3.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Hamburg 23.3.
s.s. *Birgitte* pass. Gibraltar 17.3. p. R. t. Jaffa.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Dakar 26.3. til Tabaconia.
s.s. *Bodil* pass. Holtenau 29.3.
s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Suez til Aden 28.3. udg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen. afg. Bremen 11.3. til U. S. A.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Bruges 26.3.
s.s. *Brasilien* ank. Esbjerg 25.3.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Hamburg 29.3.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Heroen 11.3. til Alexand.
s.s. *Britta* pass. Ørregrund 27.3.
s.s. *Broholm* afg. Haifa 29.3. til Beyrouth.
s.s. *Brosund*, Bundesen. afg. New York 7.3. til Gdynia, pass. Kbhvns. Yderred 27.3.
s.s. *Brynhild* ank. Helsingør 24.3.

C

m.s. *Canada*. Knudsen, afg. Hull til St. Thomas 28.3. udg.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Talcahuana 25.3.
s.s. *Carmen* afg. Mantyluoto 28.3.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

29.3.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEWYORK	452,00	AMSTERDAM	250,20
BERLIN	181,30	STOCKHOLM	115,80
PARIS	13,90	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,30	HELSINGFORS	9,97
ZÜRICH	103,70	PRAG	15,90
ROM	24,00	WARSAWA	85,55

m.t. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 26.2.
 m.s. *California* afg. Buenos Aires 7.3. til Lissabon.
 s.s. *Charkow* afg. Lissabon 26.3. til Gdynia.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Manila 1.3.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Kbhvn. 30.3. udg.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Southampton 23.3.
 m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Le Havre 2.4.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Antwerpen 23.3.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. East London 24.3. til Muhlm.
 s.s. *Christiansborg* afg. Norfolk 28.3.
 s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Antwerp 27.3. til Grangemouth.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Bordeaux 23.3.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Wallaroo 9.3.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Danzig 23.3. til Bayonne.
 s.s. *Cybil*, Farup, ank. Birkenhead 17.3.

D

s.s. *Dagmar* afg. Ellesmere Port 29.3.
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 28.3.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Klaipeda 20.3. til Halmstad.
 s.s. *Dania*, Danholt, i Dok i Kbhvn.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Genoa for Port Said 25.3. udg.
 m.s. *Danmark* ank. Avonmouth 28.3.
 s.s. *Delaware* afg. New York 24.3. til Oslo.
 s.s. *Douro* ank. Hamburg 28.3.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. St. Thomas 17.3.
 s.s. *Ebro* afg. Messina 28.3. til Palermo.
 s.s. *Edv. Nissen* oplagt i Helsingør.
 s.s. *Ejfte Mærsk* oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Egholm* ank. Antwerpen 24.3.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Gibraltar 26.3.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Port Arthur 13.3.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Mobile 27.3.
 s.s. *Elisabeth* afg. Rieme 13.3.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Haifa 14.3.
 s.s. *Ellen* pass. Amsterdam 22.3.
 s.s. *Ellensborg* afg. Kbhvn. 29.3.
 s.s. *Else* afg. Kbhvn. 29.3.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Liverpool 9.3. til Digby (N.S.).
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Bahrain 7.3.
 s.s. *Enmanuel* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Stengade, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* ank. London 25.3.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* ank. Wiborg 28.3.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Hamburg til Kbhvn. 30.3. hjg.
 s.s. *Ester* afg. Geste 29.3.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Halifax N.S. 20.3.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Kbhvn. 18.1.
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 15.3. p. R. t. Haifa.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. San Francisco 28.3. udg.

F

s.s. *Fano*, Korff, afg. Manchester 19.3.
 s.s. *Finland* ank. Seaham 23.3.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Hamburg 27.3. udg.
 s.s. *Flynderborg* afg. Tunis 28.3.
 s.s. *Frankrig* afg. Danzig 23.3.
 s.s. *Fredensborg* ank. Helsingør 26.3.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Nantes 26.3.
 s.s. *Freja* pass. Gibraltar 20.3. p. R. t. London.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 15.3.
 s.s. *Frode* afg. Frederikshavn 24.3. til Swansea.
 s.s. *Fylla* ank. Antwerpen 23.3.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 29.3.
 s.s. *Georgia* ank. Kbhvn. 26.3.
 s.s. *Gerda* ank. Nakskov 26.3.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Frederikshavn 22.3.
 s.s. *Gerd* afg. Clyde 9.3. til Cuba.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Shanghai 17.3. til Hongkong.
 s.s. *Gorm* afg. St. Vincent 28.3. til Madeira.
 s.s. *Grete* afg. San Thomas 22.3.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Shanghai 25.3.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, ank. Kolding 19.1.
 s.s. *Gudena* afg. Cardiff 27.2.

s.s. *Guhrun* ank. Alexandria 16.3.
 m.s. *Guhrun Mærsk* afg. Jaffa 15.3. til Cardiff og Liverpool.
 s.s. *Gunhild* afg. Antwerpen 24.3. til Cork.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Gravesend 17.3. til Danzig.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 5.3. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. Clyde 12.3. til Haifa.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hajnia*, Ravn, ank. Nyborg 25.3.
 s.s. *Halfdan* afg. Havre 28.3. til La Pallice.
 s.s. *Holland*, Andersen, afg. Rotterdam 24.3. til Oporto.
 s.s. *Hanne* afg. Istanbul 12.3. til Haifa.
 s.s. *Harald* afg. Kbhvn. 28.3. til Danzig.
 s.s. *Hans*, From, ank. Kbhvn. 30.3.
 s.s. *Hans Broge* afg. Sevilla 23.3. til London.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Safi 14.3.
 s.s. *Harriet* ank. Svendborg 20.3.
 s.s. *Helene* afg. Kotka 28.3.
 s.s. *Helga* ank. Valparaiso 21.3.
 m.s. *Helvig* ank. London 25.3.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Havre 23.3. til Corpus Christi.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Oran 22.3.
 m.s. *Herdis* pass. Ushant 24.3.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. Dungeness 25.3. vestg.
 s.s. *Hilde* ank. Alexandria 18.3.
 s.s. *Hindholm* ank. Manchester 29.3.
 s.s. *Holland* ank. Danzig 23.3.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Dairen for Rashin 28.3. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Melhil.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Rendsburg 23.3.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Genoa 22.3. til London.
 s.s. *Inger* pass. Dungeness 28.3.
 s.s. *Inger Toft* ank. Setobal 22.3.
 s.s. *Irene Maria*, Evers, ank. Huelva 23.3.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Hull 7.3. til Santos.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Danzig 26.3.
 s.s. *Ivar* ank. Miami 28.3.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 26.3.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Fort de France 15.3.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Oran 27.3. til Marseilles.
 m.t. *Jane Mærsk* ank. Göteborg 16.3.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Penang til Singapore 28.3. udg.
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 25.3.
 s.s. *Jenny* afg. Gibraltar 25.3. til Hull.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Bordeaux 11.3.
 s.s. *Johanne* pass. Gotland 30.3.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Swansea 8.3.
 s.s. *Jolantha* Dok i Kbhvn. siden 18.3.
 s.s. *Jonna* ank. Buenos Aires 20.3.
 s.s. *Juliane* afg. Aarhus 23.3. til Danzig.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Sfax for Marseilles 30.3. hjg.
 s.s. *Jutta* ank. Alexandria 27.3.
 s.s. *Jægersborg* opl. Kbhvn. 10.3.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Bilbao 26.3.
 s.s. *Karen* pass. Ushant 21.3.
 s.s. *Karen Toft* ank. Rouen 25.3.
 s.s. *Karla* ank. Livorno 29.3.
 s.s. *Katholm* afg. Swansea 26.3. til Kbhvn.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Texas City 14.3.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Swansea 24.3. til Venice.
 s.s. *Kentucky* afg. Göteborg 12.3. til Boston.
 s.s. *Kirsten* pass. Spurn Hd. 24.3. udg.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. N. Waterweg 10.3.
 s.s. *Kjopenhavn*, Sigvardt, ank. Bremen 26.3.
 s.s. *Knud Rasmussen* forv. ank. til Christobal 30.3.
 s.s. *Knud Villemoes* oplagt.
 s.s. *Knud* pass. Ymuiden 21.3.
 s.s. *Kongea* afg. Burntisland 23.3.

L

s.s. *Laila* afg. Topocilla 23.3.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Kbhvn. 30.3.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Lautra* afg. Cardiff 30.3.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Glasgow 24.3. til Trinidad.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Manchester 17.3.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, anl. Aalborg 18.3.
 s.s. *Lilian* ank. Antwerpen 28.3.
 s.s. *Lilleborg* ank. Grimsby 26.3.
 s.s. *Lily* afg. Tyne 22.3.
 s.s. *Linda* afg. Las Palmas 28.3.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Danzig 23.3. til W. Hartlepool.
 s.s. *Lotte* ank. St. John's N.F. 17.3.
 m.s. *Louisiana* ank. Nakskov 27.3.
 s.s. *Lundby*, Lund, afg. Pto. Cabello 28.3. til Curoacao.
 s.s. *Lynæs* pass. Vlissingen 21.3.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Philadelphia 15.3.
 s.s. *Magnus* ank. Havre 25.3.

s.s. *Maja* pass. Brunsbüttel 28.3.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Portland 23.3. udg.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Savannah 17.3. til Los Angeles.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dakar 21.3.
 s.s. *Margrete* ank. Stockholm 20.3.
 s.s. *Margrethe* ank. London 28.3.
 s.s. *Marianne* ank. Sunderland 22.3.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Havre 17.3. til Beaumont.
 s.s. *Marie Toft* ank. Ymuiden 26.3.
 s.s. *Marna* afg. New York 25.3.
 m.s. *Marocco* afg. Tunis 28.3. til Marseille.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Zeebrugge 23.3.
 s.s. *Marx* afg. Ystad 18.3. til Svendborg.
 s.s. *Maryland* afg. Norfolk 28.3. til New York.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. La Ventosa 14.3.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Singapore til Malacca 29.3. hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 9.3.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Sabang 12.2.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Rotterdam 26.3. til Kbhvn.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* pass. Helsingør 25.3.
 s.s. *Nancy* ank. Nakskov 11.2.
 s.s. *Nerma* afg. Bayonne 24.3.
 s.s. *Nevada* ank. Kbhvn. 26.3.
 m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Panama 15.3.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Yokohama 13.3.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Oran 25.3. til Bergen.
 s.s. *Niobe* ank. Kbhvn. 24.3.
 s.s. *Norco* oplagt i Svendborg.
 m.s. *Nordbo* ank. Suez 19.3. p. R. t. Dunkirk.
 s.s. *Nordborg* ank. Rouen 28.3.
 s.s. *Nordby* pass. Helsingør 18.3. p. R. t. Grangemouth.
 m.s. *Norden* ank. Curacao 15.3.
 m.s. *Nordfarer* ank. Madras 24.3.
 m.s. *Nordhavet* afg. New York 24.3. til Lisbon.
 m.s. *Nordhval* ank. New Orleans 12.3.
 m.s. *Nordkap* pass. Gibraltar 13.3.
 s.s. *Nordlys* rapp. 100 mls. V. f. Wiek 17.3. p. R. t. Kbhvn.
 m.s. *Nordpol* ank. New York 10.3.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. New York 18.3. til Montevideo.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 29.3.
 s.s. *Olga* afg. Boulogne 23.3. til Sunderland.
 m.s. *Olga S.* ank. New York 10.3.
 s.s. *Oluf Mærsk* pass. Ushant 25.3.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Manila 24.2.
 m.s. *Oregon* afg. Buenos Aires 24.3. til Santos.
 s.s. *Orion* ank. Beverly, Mass., 21.3.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Gdynia 24.3. til Nice.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Greenock 8.3. til St. Thomas.

P

s.s. *P. Madsen* oplagt i Kbhvn.
 s.s. *P. N. Damm* ank. N. Waterweg 24.3.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Port Said til Sfax 25.3. hjg.
 s.s. *Paula* afg. Tocopilla 24.3.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Beckton 26.3. til Randers.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Yokohama 20.3. udg.
 s.s. *Peter Lassen* forv. ank. til Cristobal 23.3.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Manila 10.3.
 s.s. *Pia* pass. Ushant 26.3.
 s.s. *Polly* afg. Granton 22.3.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Seaham Harbour 28.3.

R

s.s. *Randa* pass. Ushant 28.3.
 s.s. *Riga* ligger i La Palice.
 s.s. *Rigmor* ank. Sfax 9.3.
 s.s. *Rikke* ank. Liverpool 25.3.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 28.3.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Hamburg 16.3. til Norge.
 s.s. *Robert* afg. Bona 24.3. til London.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. New York 24.3.
 s.s. *Rosenborg* pass. Kbhvn. 28.3.

S

s.s. *Saga* afg. Drammen 28.3. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Port Said 14.3.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Danzig 26.3. til St. Nazaire.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Danzig 23.3.
 s.s. *Seine* ank. Danzig 29.3.
 s.s. *Selma* ank. Plymouth 29.3.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGØ

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Sessa* pass. Cristobal 19.3.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Manila til Cebu 29.3. hjg.
 s.s. *Signe* afg. Danzig 12.3. til Rouen.
 s.s. *Sigrid* ank. Casablanca 21.3.
 s.s. *Silkeborg* afg. Las Palmas 27.3.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kirkealdy 28.3.
 s.s. *Skagen* p. R. t. Bruxelles.
 s.s. *Skagerak* ank. Hartlepool 24.3.
 s.s. *Skandia* pass. Slipshavn 28.3. p. R. t. Stockholm.
 s.s. *Skjold* ank. Kbhvn. 26.3.
 s.s. *Skodsborg* ank. Aarhus 26.3.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 27.3.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Garston 23.3.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Danzig 22.3. til Bordeaux.
 s.s. *Sophie* ank. Bilbao 21.3.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 29.3. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Marseilles 27.3. til Huelva.
 s.s. *Stella* ank. Aalborg 24.3.
 s.s. *Stensby*, Kähler, pass. Panama 22.3. p. R. t. Garston.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Port Alberni 23.3.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Kbhvn. 26.3.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Skagen 13.3.
 s.s. *Svanhild* afg. Danzig 23.3. til Swansea.
 s.s. *Svanholm* afg. Kbhvn. 28.3. til Antwerpen.
 s.s. *Swava* afg. Odense 29.3. til Kbhvn.
 s.s. *Svend Pii* oplagt.
 s.s. *Søborg* ank. Aalborg 27.3.

T

s.s. *Taarholm* afg. Danzig 29.3. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 21.3.
 s.s. *Tanja* afg. Cardiff 25.3.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Francisco 18.3.
 s.s. *Teddy*, Meyer, forv. afg. Helsingør 31.3. til Bandholm.
 s.s. *Tekla* afg. Tyne 7.3. til Helsingør.
 s.s. *Tennessee* ank. Santos 19.3.
 m.s. *Thyra S.* afg. Algiers 23.3. til Jaffa.
 s.s. *Tomsk* afg. Casablanca 29.3. til Tanger.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Singapore 29.3. hjg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Danzig 31.3. til Malmø.
 s.s. *Tove* pass. Dungeness 19.3. p. R. t. Oporto.
 s.s. *Tovelil*, Bang, pass. Helsingør 28.3.
 s.s. *Transporter* afg. Burntisland 19.3. til Aarhus.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Odense 30.3.
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 29.3. til Stettin.
 s.s. *Tula* afg. Kbhvn. 26.3. til Antwerpen.
 m.s. *Tunis* afg. Antwerpen 24.3. til Alexandria.
 s.s. *Tureby*, Eriksen, afg. La Plata 26.3. til Sorel.

U

s.s. *Uranienborg* ank. Kbhvn. 27.3.
 s.s. *Uffe* afg. Alexandria 26.3. til Antwerpen.
 s.s. *Ulla* ank. Santos 28.3.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Cabo Carvoeiro 20.3.

V

s.s. *Valborg* ank. Porsgrunn 19.3.
 s.s. *Vendia*, Lund, pass. Brunsbüttel 26.3. p. R. t. Le Havre
 s.s. *Venus* afg. Swansea 24.3. til Kbhvn.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Kbhvn. 6.3.
 s.s. *Viborg* pass. Falmouth 28.3.
 s.s. *Viola* ank. Antwerpen 19.3.
 s.s. *Virginia* ank. Kbhvn. 25.3.
 s.s. *Vitus Bering* ank. Cristobal 16.3.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Fremantle 19.3.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Thomsen 21.3.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 23.3.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 29.3. til Nørresundby.

Ø

s.s. *Ørneborg* opl. Kbhvn. 26.3.

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

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene»

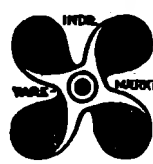
Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandværkskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Halmøllid"
Amallegade 36



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —
Brasilien — Nordafrika — Italien —
Spanien — Portugal — Frankrig —
Belgien — Tyskland — Storbritannien —
Island — Norge — Sverige — Danmark —
Letland — Estland — Føtland —



Weioliin Skibsfarver

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

»Rensoline»

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

M·B·COHIN

TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.

TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkoco

ROTTERDAM

Telephone:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp



Det populære
Pilsner

TUBORG LAGER ØL
TUBORG PILSNER

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/ S D. EKLÖF & Co. O/S

SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MÖLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 30. Marts 1938.

Nr. 13.

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

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

I. Østersøen.

915. Østersøen. Mon Fyr SW. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.
Vraget af Galeasen *Anna Marie*, der laa sunket paa c. 54° 53' N. 12° 25' E., c. 5,7 Sm 230° fra Mon Fyr, er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.
(E. f. S. Nr. 12/807 1938.)
916. (T). Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag afmærket.
(N. f. S. Nr. 12/1279. Berlin 1938.)
Vraget af den græske Dampet *Katharina Peppa*, der ligger sunket paa c. 54° 51',7 N. 14° 21',7 E., c. 1,5 Sm 355° fra Adlergrund Fyrskib, er afmærket med en Vraglystønde med S.-Tophetegnelse, og som viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 5^s, Lys 3^s, Mærke 2^s.
(E. f. S. Nr. 10/840 1938.)
917. Sverige. Arkö—Mem. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 12/801. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Ellersundet, sydöstra og *nordvästra* c. 58° 26' N. 16° 40' E. *Stegeborg*.
(E. f. S. Nr. 1/5 1938.)
918. Sverige. Norra Fällbådan. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 12/800. Stockholm 1938.)
Lystønden *Norra Fällbådan* paa c. 58° 27' N. 17° 06' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 5/297 1938.)
919. Sverige. Norrköping—Arkö. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 12/799. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Algersgrund c. 58° 39' N. 16° 28' E. *Fläskö, norra* og *södra. Anholmen*.
(E. f. S. Nr. 1/6 1938.)
920. Sverige. Indsejlingsrenden til Nyköping. Due d'Albe Fyr genopført og tændt.
(U. f. s. Nr. 12/798. Stockholm 1938.)
Due d'Albe Fyret *Östra Linudden* paa 58° 44',₂₆ N. 17° 06',₃₅ E., ved Rendens N.-Side i S.-lige Del af *Sjösafjärden*, er atter opført og tændt.
(E. f. S. Nr. 10/646 1938.)

921. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Landsort. Bredgrund Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.
(U. f. s. Nr. 12/797. Stockholm 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Bredgrund's boj* paa c. 58° 44' N. 17° 53' E. er midlertidig ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.
922. Sverige. Stockholm Skærgaard. Tröskeln Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 12/796. Stockholm 1938.)
Lystønden *Tröskeln* paa c. 59° 40' N. 19° 50' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 3/149 1938.)
923. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn. Fyrskib ombyttes midlertidigt.
(U. f. s. Nr. 12/795. Stockholm 1938.)
I Løbet af den første Halvdel af April d. A. ombyttes Fyrskibet *Svenska Björn* paa c. 59° 35' N. 19° 56' E. midlertidigt med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Signaler bliver uforandret, men Reservefyrskibet har intet Radiofyr.
924. Sverige. Öregrund Skærgaard. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 12/884. Stockholm 1938.)
Lystønden *Getryggen* paa c. 60° 12' N. 18° 48' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 3/150 1938.)
925. Sverige. Bottniske Bugt. Södra Kvarnen. Märketskallen Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 12/883. Stockholm 1938.)
Klokketønden *Märketskallen* paa c. 60° 19' N. 19° 05' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 51/3924 1937.)
926. Finland. Bottniske Bugt. Ajos. Afmærkning forandres.
(U. f. s. Nr. 8/211. Helsingfors 1938.)
Ved Foraarsudlægningen 1938 ombyttes den hvide Spirtønde med et sort Bælte og med en sort, nedadvendt Kost paa c. 65° 41',₅ N. 24° 34',₀ E. med en sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 mod hinanden vendende sorte Koste.
927. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 8/234. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Dersiskärsgrund paa c. 63° 04' N. 20° 49' E., *Rönnskärsbådan*, *Djupskär*, *Lilla Svartbådan*, *Lillsand*, *Medelbådan*, *Veckargrund*, *Norrgrynnan övre* og *nedre*, *Fågelskär*, *Storhästen*, *Nagelprick*, *Edvard*, *Nikolai*, *Emilia*, *Kasten*, *Vasa övre* og *nedre*, *Brobänken*, *Eklund*, *Östman*, *Tummelö övre* og *nedre*.
(E. f. S. Nr. 3/159 1938.)
928. Finland. Bottniske Bugt. Uusikaupunki (Nystad) Indløb. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 8/233. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Ristikari (Kirsta) c. 60° 46' N. 21° 15' E., *Haanperänkari*, *Syväsalmenkari*.
(E. f. S. Nr. 1/13 1938.)
929. Finland. Bottniske Bugt. Uusikaupunki (Nystad) Indløb. Fyr tændt.
(U. f. s. Nr. 8/212. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte 2 Fyr er tændt:
Isokari (Enskär) paa 60° 43' 03" N. 21° 00' 40" E. og *Keskikallio (Medelklubb)* paa 60° 41' 38" N. 21° 03' 22" E.
(E. f. S. Nr. 12/817 1938.)

930. **Finland. Skärgårdshavet. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 8/214. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Lypertö övre c. 60° 36' N. 21° 14' E. *Lypertö nedre. Bockholm. Saviletto. Friisilä. Kuaskeri. Lypertö lotsstuga.*
(E. f. S. Nr. 1/14 1938.)
931. (T). **Finland. Finske Bugt. Viipuri. Ämmänpaalu Fyr midlertidig slukket.**
(U. f. s. Nr. 8/209. Helsingfors 1938.)
Ämmänpaalu Fyr paa c. 60° 42' N. 28° 44' E. er midlertidig slukket.
932. **Polen. Sommerafmærkning.**
(A. a. N. Nr. VI/85. Warszawa 1938.)
Omskiftning fra Vinterafmærkning til Sommerafmærkning er paabegyndt.
933. **Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Den belgiske Kaj. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. VI/83. Warszawa 1938.)
De blaa, faste Fyr paa 54° 32' 07" N. 18° 33' 27" E. i N.-Hjørnet er forandret til blegrøde, faste Fyr.
934. **Polen. Puck Bugt. Jastarnia. Taagesignal oprettet.**
(A. a. N. Nr. VI/84. Warszawa 1938.)
Tæt ved Fyret paa c. 54° 41' N. 18° 41' E. er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød af 5^s. Varighed hver 30^s.
935. **Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer. Lys-, Fløjte- og Klokketønde atter i Orden.**
(N. f. S. Nr. 12/1150. Berlin 1938.)
Det automatiske Slagværk i *Stubbenkammer* Lys-, Fløjte- og Klokketønde paa c. 54° 36' N. 13° 42' E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 5/302 1938.)
936. (P). **Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Neustadt. Fløjtetønde udlægges.**
(N. f. S. Nr. 12/1151. Berlin 1938.)
I Begyndelsen af April d. A. udlægges i 10 m Vand paa 54° 04' 36" N. 10° 50' 25" E. en hvid Fløjtetønde med E.-Topbetegnelse og med sort mærket „*Neustadt Ost*“.
(Kort Nr. 292, 279 og 280.)
937. (T). **Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Luftfyrs Brændetid.**
(N. f. S. Nr. 12/1281. Berlin 1938.)
E. f. S. Nr. 41/3217 1937 annulleres og erstattes med:
Brændetiden for nedennævnte Luftfyr er indtil videre fra Solnedgang til Solopgang: *Schürsdorf* c. 54° 00',₆ N. 10° 42',₀ E. *Gr. Schlamin. Görtz.*

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

938. **Danmark. Sundet. Københavns Havn. Kalkbrænderihavn. Uddybning.**
I *Kalkbrænderihavnen* har der ud for Kajen E. for Kalkbrænderiet (55° 42' (38") N. 12° 35' (44") E.) fundet en Uddybning Sted til 4,₈ m og SE. og S. for Kalkbrænderiet (55° 42' (34") N. 12° 35' (45") E.) til 4,₅ m.
(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 267. Havnelods, Side 116 og 119, Tillæg Nr. 1, Side 20.)

939. (T). Sverige. Sundet. Klagshamn. Skydeøvelser.

(U. f. a. Nr. 12/885. Stookholm 1938.)

Fra et Batteri, der er opstillet ved Opfyldningen ved S.-Siden af *Klagshamns* S.-lige Havn paa c. $55^{\circ} 31',2$ N. $12^{\circ} 53',7$ E. vil der i Dagene den 3., 10., 23. og 24. April d. A. blive afholdt Skydninger fra Kl. 0900—1600. Skydefeltet ligger inden for en Sektor med 6 Sm Radius, der begrænses af Linien fra Skydepladsen til *Salthelms* S.-Spids og af Linien fra Skydepladsen til Pynten *Knösen* N. for *Skånör*. Under Skydning vil der være hejst et rødt Flag ved Skydepladsen. Det er forbundet med Livsfare at passere Skydefeltet og at overflyve det i en Højde under 6500 m.

940. Danmark. Store-Bælt. Romsø Sund. Rønne Sømærke genudlagt.

Den hvide Stumpønde med 2 nedadvendte Koste, *Rønne*, paa $55^{\circ} 29' 32''$ N. $10^{\circ} 46' 06''$ E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 12/908 1938.)

941. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. E.-lige Indløb til Marstal. Afmærkning forandret.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 10/663 1938 meddeles, at den deri omtalte Forandring af Afmærkningen ved E.-lige Indløb til *Marstal* nu er foretaget.

Rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Meyersgrund* eller *Venegrund* S. c. $54^{\circ} 52',5$ N. $10^{\circ} 33',5$ E.

(E. f. S. Nr. 10/663 1938. Kort Nr. 297. Danske Lods, Side 571. Havnelods, Side 138. Søm.-Fort. Side 85.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**942. (P). Danmark. Kattegat. W.-lige Indløb til Isefjord. Løb forlægges. Afmærkning forandres.**

I den første Halvdel af Maj d. A. sker følgende Forandringer ved Afmærkningen af det W.-lige Indløb til *Isefjorden*, idet Sejladsen gennem nævnte Løb for Fremtiden henvises til at foregaa E. og S. om rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Tærskelen E.*, paa $55^{\circ} 57' 47''$ N. $11^{\circ} 49' 16''$ E., SW. paa til NE.-Spidsen af 4 m Kurven, hvortil hvid Stage med 1 Halmvisk, *Store-Sand NW.*, paa $55^{\circ} 57' (24'')$ N. $11^{\circ} 48' (37'')$ E. flyttes.

Samtidig inddrages nedennævnte Sømærker:

a. Rød Stage med 2 opadvendte Koste, *Tærskelen W.*, paa $55^{\circ} 57' (59'')$ N. $11^{\circ} 48' (12'')$ E.

b. Rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Tærskelen W.*, paa $55^{\circ} 57' (45'')$ N. $11^{\circ} 48' (06'')$ E.

c. Rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Tærskelen W.*, paa $55^{\circ} 57' (30'')$ N. $11^{\circ} 48' (09'')$ E.

d. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Tærskelen W.*, paa $55^{\circ} 57' (45'')$ N. $11^{\circ} 48' (20'')$ E.

e. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Tærskelen W.*, paa $55^{\circ} 57' (33'')$ N. $11^{\circ} 48' (24'')$ E.

(Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 192 og 193. Søm.-Fort. Side 67, Nr. 21, 22, 23 og 24.)

943. (T). Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby N.-lige Ledefyr. Bagfyr midlertidig slukket. Midlertidigt Bagfyr etableres.

1. Det røde Blinkfyr, Bagfyr i *Nørre-Sundby* N.-lige Ledefyrlinie, er for Tiden slukket paa Grund af Uddybningsarbejder.

2. I Løbet af den nærmeste Tid vil der paa en af *Limfjordsbroens* Lygtepæle, c. 150 m fra Forfyret, midlertidigt blive etableret et nyt Bagfyr. Lygtepælen vil som Dagmærke blive forsynet med en Trekant med Spidsen nedad.

c. $57^{\circ} 03',4$ N. $9^{\circ} 55',6$ E.

(Kort Nr. 271 og 259. Havnelods, Side 25 og 29. Fyr-Fort., Nr. 589 a.)

944. (P). Danmark. Limfjorden. Aalborg. Ny Jernbanebro under Bygning. Bro tages i Brug. Sejladsforskrifter. Midlertidigt Reglement for Gennemsejling. Advarsel.

Omkring den 25. April d. A. vil det sidste Brofag (4—5) i den nye Jernbanebro blive anbragt paa Plads, hvorefter Broen tages i Brug.

Skibsfarten henvises fra samme Tidspunkt til at benytte Gennemsejlingen i Broens Klapparti og en sam idig etableret Aabning i den gamle Bro, der fremkommer ved, at det udfør den nye Bros Klapparti beliggende Brofag fjernes (jfr. Kortskitsen Side 158).

Under Udførelsen af ovennævnte Arbejder vil der indenfor et Tidsrum af et Døgn ikke kunne paaregnes Passage af Broerne.

Den nøjagtige Dato for Ændringen af Besejlingsforholdene kan af Hensyn til Vejrets Indflydelse først fastsættes med kort Varsel. Man vil stræbe at fastlægge nævnte Dag i Samraad med de lokale Lodserier, og saaledes at der før og under de nævnte Slutarbejder gives Oplysning om Broens Spærring gennem Statsradiofonien.

Efter at den nye Bro er taget i Brug, vil Overbygningen paa den gamle Bro blive fjernet, ligesom denne Bros Pille 5 fjernes til en Dybde af 8 m. De øvrige Bro-piller forbliver staaende som Isbrækkere.

Den nye Bros Aabningstider er de samme som for den gamle Bro: Fra Solopgang til ½ Time efter Solnedgang.

Reglement af 18. Juni 1931 med senere Ændringer er, indtil nyt Reglement foreligger, stadig gældende med de Ændringer der fremgaar af nedenstaaende.

Skibe, der ønsker at passere Broen skal i en Afstand af mindst 700 m afgive følgende Signal:

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

Fra Kontravægtstaarnet paa Broens Klappille vises Passagesignaler med Lanterner. Signalerne har følgende Betydning:

a. 1 rødt Lys, at Gennemsejling er forbudt, eller at der skal ankres.

b. 2 røde Lys, at Skibe kommende Øst fra kan passere Broen.

c. 3 røde Lys, at Skibe kommende Vest fra kan passere Broen.

d. Vises der foruden det under b eller c omhandlede Signal tillige et violet Lys, betyder det, at der skal varpes igennem Broen.

Ved paa ny at stryge 1 (henholdsvis 2) af de 2 (henholdsvis 3) Lys, der danner Gennemsejlingssignalet, og ved samtidig at afgive et kraftigt Lydsignal (—) tilkendes det, at Broen — trods det afgivne Signal for Passage — ikke kan aabnes.

Gennemsejlingen skal ske med største Agtpaaagivenhed.

Uddybningsfartøjer, Pramme m. m. til Brug ved Fjernelsen af den gamle Bros Pille 5 vil være afmærket i Henhold til „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Færvand“, § 5 (se Havnelods Side 7).

(E. f. S. Nr. 1/43 1938. Kort Nr. 271 og 259. Havnelods, Side 25, Tillæg Nr. 1, Side 2.)

945. (P). Sverige. Skagerrak. Grisbådarne. Tønde udlægges.

(U. f. s. Nr. 11/724. Stockholm 1938.)

E. f. S. Nr. 8/522 1938 annulleres og erstattes med:

Hvert Aar i Oktober og November udlægges en sort Spidstønde med hvidt Bælte paa 58° 55',₁₅ N. 10° 52',₇₀ E. til Orientering for Fiskerne. Tønden kan ligge ude nogen Tid før og efter nævnte Periode.

(Se Tillæg.)

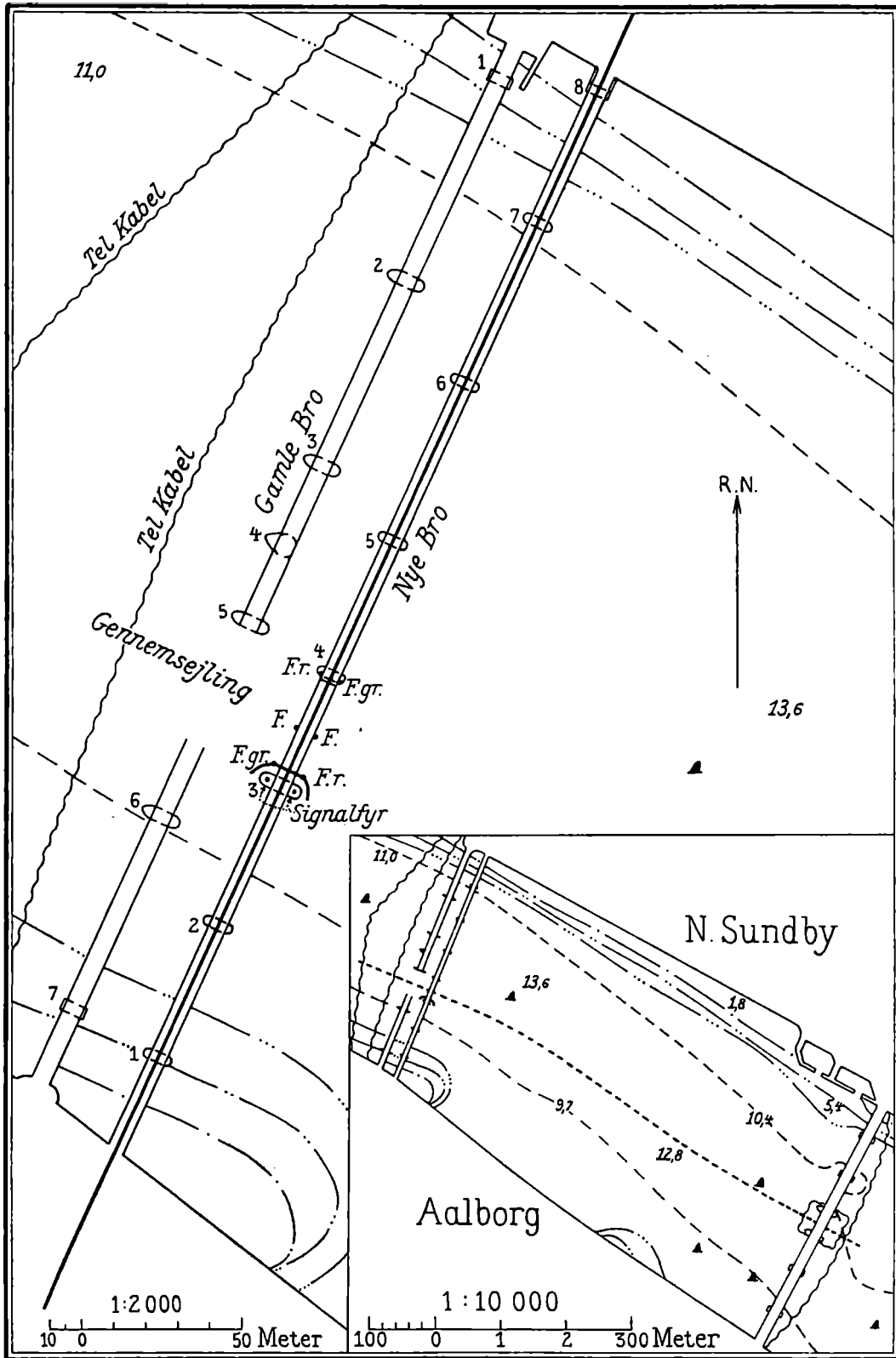
IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

946. (P). Danmark. Graadyb Fyrskib. Fyrkarakter forandres.

I Løbet af Foraaret vil Fyrkarakteren for *Graadyb* Fyrskib paa c. 55° 20' N. 8° 05' E. blive ændret fra vekslende hvidt og rødt Gruppe-Blink til hvidt Gruppe-Blink, 3 Blink hver 1^m, Blink 5^s, Mørke 2^s, Blink 5^s, Mørke 2^s, Blink 2^s, Mørke 44^s. Samtidig forøges Lysevnen fra 18 Sm til 19,₅ Sm.

Nærmere Meddelelse om Tidspunktet vil senere fremkomme.

(E. f. S. Nr. 12/861 1938. Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 1.)



947. (T). Holland. Mørkelægningsøvelse. Fyr slukkes midlertidigt.
(B. a. Z. Nr. 67/710. 's-Gravenhage 1938.)
I Forbindelse med en Mørkelægningsøvelse den 4. April d. A. vil Fyrene paa den frisiske Kyst fra *Oostmahorn* til *Stavoren* for Størstedelen være slukket den nævnte Dag i Tiden fra Kl. 2100 til Kl. 2330.
948. England. Themsen Munding. Edinburgh Fyrskib genudlagt.
(N. t. M. Nr. 18. Trinity House, London 1938.)
Edinburgh Fyrskib paa c. 51° 33' N. 1° 16' E. er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget. Fyrkarakter og Taagesignal er uforandret.
(E. f. S. Nr. 9/598 1938.)
949. (P). England. Lowestoft Fyr forandres.
(N. t. M. Nr. 19. Trinity House, London 1938.)
Omkring den 18. Juli d. A. vil *Lowestoft* Fyr blive elektrificeret. Samtidig vil Hovedfyret blive forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 30^s. til at vise hvidt Et-Blink af 0,3^s. Varighed hver 15^s. Bifyret vil fremdeles vise rødt, fast Lys.
Under Forandringen vil Hovedfyrets Lysevne blive forringet, og Fyret vil vise hvidt Et-Blink af 1,5^s. Varighed hver 30^s.
c. 52° 29' N. 1° 45' E.

(Se Tillæg.)

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

950. (T). Frankrig. Cap Lévi Anduvning. Tønde midlertidig udlagt.
(A. a. N. Nr. 11/762. Paris 1938.)
En sort Tønde, der er farlig for Sejladsen, er midlertidig udlagt c. 2100 m 337 fra *Cap Lévi* Fyr paa c. 49° 42',₈ N. 1° 29',₄ W.
951. (T). Frankrig. Cherbourg. Undervandshindringer.
(A. a. N. Nr. 11/766. Paris 1938.)
Indtil Oktober d. A. er der opankret 2 for Sejladsen farlige Undervandshindringer 2700 m 70° fra *L'île Pelée* Fyr paa c. 49° 41' N. 1° 33' W.
952. (T). Frankrig. Cherbourg. Undervandshindringer.
(A. a. N. Nr. 11/761. Paris 1938.)
2 for Sejladsen farlige Undervandshindringer er midlertidig opankret henholdsvis 1300 m 11° og 1300 m 9° fra *Fort de l'Ouest* Fyr paa c. 49° 41',₂ N. 1° 38',₇ W.
953. (T). Irland E.-Kyst. Liffey Floden. Uddybningsarbejde.
(N. t. M. Nr. 568. London 1938.)
E. for *North Bank* Fyr paa c. 53° 21' N. 6° 10' W. arbejdes med en Uddybningsmaskine, der viser følgende Signaler:
Om Dagen: Naar der arbejdes vises 1 rødt Flag.
Om Natten vises 3 hvide Lys i Trekant samt et rødt Lys paa den Side, Skibe ikke maa passere. Skibe anmodes om at passere saa langsomt som muligt.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

954. Spanien N.-Kyst. Gijon Bugt. Vrag.
(N. t. M. Nr. 557. London 1938.)
Farlige Vrag findes henholdsvis 0,65₅ Sm 43° og 0,11 Sm 313° fra det hvide og grønne Blinkfyrt paa *Port Musel* N.-lige Bølgebryder paa c. 43° 34' N. 5° 42' W.

955. Portugal. Figueira da Foz (Rio Mondego). Fyr atter tændt.
(A. a. N. Nr. 4/14. Lissabon 1938.)
Det grønne, faste Fyr paa W.-Enden af S.-Molen paa c. 40° 09' N. 8° 52' W. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 48/3745 1937.)
956. Afrika W.-Kyst. Pointe Banda Anduvning. Oplysning om Dybder.
(N. t. M. Nr. 561. London 1938.)
En Grund med 4,6 m Vand findes paa 3° 58' 00" S. 11° 05' 00" E., c. 10,4 Sm 150° fra *Pointe Banda*.
957. Madeira. Porto da Cruz. Skær.
(A. a. N. Nr. 5/15. Lissabon 1938. N. f. S. Nr. 12/1221. Berlin 1938.)
a. Et c. 1000 m² stort, aflangt Omraade, der strækker sig i Retning NE.—SW., med Dybder indtil 20 m. findes paa c. 32° 46' N. 16° 49' W., 0,7₈ Sm 68° fra *Ilhéu da Cruz*. Ved NE.-Enden af Omraadet findes et Skær med under 8 m Vand. Middeldybden ved Skæret er 40 m.
b. Et mindre Skær med under 4,9 m Vand er fundet 0,5 Sm 129° fra *Ilhéu da Cruz*. Skæret ligger i et Omraade med en Middeldybde af 17,5 m.
958. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Penobscot Bugt. Heron Island Fyr. Ny Fyrvinkel.
(N. t. M. Nr. 10/592. Washington 1938.)
I *Heron Island* Fyr paa c. 44° 02' N. 68° 52' W. er indlagt en hvid Lysvinkel i Pejlinger fra 30° til 63°.
959. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound. Vineyard Sound Fyrskib. Taagesignal forandret. Undervandssignal fjernet.
(N. t. M. Nr. 10/594. Washington 1938.)
Vineyard Sound Fyrskibs Taagesignal er forandret til Diafon og Undervandssignalet er fjernet. c. 41° 23' N. 71° 00' W.
(E. f. S. Nr. 8/540 1938.)
960. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Manasquan Inlet. Kystvagtstation flyttet.
(N. t. M. Nr. 9/529. Washington 1938.)
Squan Beach Kystvagtstation er flyttet til 40° 06' 07" N. 74° 02' 18" W., 1/4 Sm W. for *Manasquan* Fyr. Stationens Navn er samtidig forandret til *Manasquan* Kystvagtstation.
961. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Winyah Bugt Anduvning. Lys- og Fløjtetønde forandret.
(N. t. M. Nr. 10/604. Washington 1938.)
Lys- og Fløjtetønden 2 WB paa c. 33° 12' N. 79° 05' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mærke 9^s. Iøvrigt uforandret.

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

962. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Dry Tortugas. Pulaski Shoal. Oplysning om Fyr's Plads.
(N. t. M. Nr. 10/606. Washington 1938.)
Pladsen for *Pulaski Shoal* Fyr er 306 m 28° fra den i Kortet angivne Plads og paa 24° 41' 37" N. 82° 46' 23" W., paa E.-Siden af Grunden, som har udvidet sig E. efter.
963. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Barataria Bugt. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 9/541. Washington 1938.)
Barataria Bay Fyr paa c. 29° 15' N. 89° 57' W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt, fast Lys.

964. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Bugt. Kystvagtstation flyttet.
(N. t. M. Nr. 9/542. Washington 1938.)
Galveston Kystvagtstation er flyttet til $59^{\circ} 20' (00'') N.$ $94^{\circ} 46' (17'') W.$ paa *Fort Point*, c. 550 m 234° fra *Old Tower*.
965. Panama N.-Kyst. Bahia Almirante. Fyr tændt. Baake opført.
(N. t. M. Nr. 573. London 1938.)
1. Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s , er tændt paa $9^{\circ} 18' (20'') N.$ $82^{\circ} 17' (10'') W.$ paa Baakens Plads, $0,18$ Sm 319° fra den lille \emptyset tæt N. for *Punta Juan*. Synsvidde: 7 Sm. $4,3$ m høj, sort Mast.
2. En rød Baake er opført paa S.-Spidsen af *Arrecife Tristan* og $2,15$ Sm 248° fra ovennævnte Fyr (1).
966. Panama. Colon. Tønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 9/544. Washington 1938.)
Spirtønden med røde og sorte, vandrette Striber paa c. $9^{\circ} 23' N.$ $79^{\circ} 55' W.$ er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 7/468 1938.)
967. (T). Venezuela. Orinoco Floden Anduvning. Fyr midlertidig tændt.
(N. t. M. Nr. 10/610. Washington 1938.)
Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s , er midlertidig tændt paa $9^{\circ} 04' 11'' N.$ $60^{\circ} 40' 16'' W.$ ved Indløbet til *Orinoco Floden*. Flammens Højde: $24,4$ m. Synsvidde: 15 Sm.
Det er forbudt Skibe at komme Fyret nærmere end 8 Sm.
968. Cuba N.-Kyst. Cardenas. Oplysning om Dybde og Afmærkning i Kanalen.
(N. t. M. Nr. 9/548. Washington 1938.)
Et Skib, der stikker $4,5$ m, har taget Muddergrund i den gravede Kanal til *Cardenas* paa c. $23^{\circ} 08' N.$ $81^{\circ} 09' W.$ Halvdelen af Afmærkningen var forsvundet.
969. St. Domingo. Ciudad Trujillo. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 10/614. Washington 1938.)
Den mindste Dybde i Kanalen til og i *Ciudad Trujillo Havn* indtil 274 m nedenfor Broen er $10,3$ m. Landgrunden i Nærheden af *San Rosario Chapel* er uddybet til $9,1$ m. c. $18^{\circ} 28' N.$ $69^{\circ} 53' W.$
970. Brasilien. Itacolomy Fyr. Synsvidde.
(A. a. N. Nr. IV/36 Rio de Janeiro 1938.)
Itacolomy Fyr paa c. $2^{\circ} 10' S.$ $44^{\circ} 26' W.$ har en Synsvidde paa 19 Sm.
971. Brasilien. Utatuba Fyr. Rettelse til E. f. S. Nr. 11/779 1938.
(A. a. N. Nr. IV/34. Rio de Janeiro 1938.)
Utatuba Fyrs Plads er c. $23^{\circ} 28' S.$ $45^{\circ} 01' W.$
(E. f. S. Nr. 11/779 1938.)
972. Peru. Punta Coles. Radiofyr oprettet.
(N. f. S. Nr. 11/1119. Berlin 1938.)
Ved Fyret paa c. $17^{\circ} 41',3 S.$ $71^{\circ} 22',5 W.$ er oprettet et nyt Radiofyr. Radiofrekvens: 290 kc/s (1034 m). Rækkevidde: 70 Sm.
Signalet er:
Bogstavet E i. $0,3^s$.
Pause $0,7^s$.
Periode 1^s .
Sendetid: Uafbrudt. Radiofyret er ubevogtet.
973. Ecuador. Bahia Santa Elena. Salinas. Ankerplads.
(N. f. S. Nr. 11/1120. Berlin 1938.)
En Ankerplads findes paa $2^{\circ} 10' 35'' S.$ $80^{\circ} 57' 00'' W.$, c. 2 Sm NNE. for Badesstedet *Salinas*.

974. Ecuador. Galapagos Øerne. San Cristobal (Chatham) Island. Wreck Bay.
Fyr atter tændt.
(N. f. S. Nr. 12/1259. Berlin 1938.)
Fyret paa c. 0° 54' S. 89° 36' W., ved Rodenden af Pieren, er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 1/68 1938.)
975. Colombia W.-Kyst. Buenaventura Port. Oplysning om Vrag og Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 552. London 1938.)
1. Et Vrag ligger sunket 0,1 Sm N. for den i Kortet angivne Plads og paa 3° 53' 20" N. 77° 05' 12" W.
2. Lystønde No. 8 ligger 0,1 Sm NW. for den i Kortet angivne Plads og paa 3° 53' 14" N. 77° 05' 03" W.
3. Lystønde No. 9 ligger 0,15 Sm W. for den i Kortet angivne Plads og paa 3° 53' 19" N. 77° 05' 15" W.
976. Mexico W.-Kyst. California Bugt. San Ignacio Point. Oplysning om Grund.
(N. t. M. Nr. 10/622. Washington 1938.)
Det rapporteres, at Grunden ved *Point San Ignacio* sandsynligvis strækker sig flere Sm længere mod E. og SE. end angivet i Kortet.
c. 25° 36' N. 109° 23' W.
977. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Santa Rosa Island S.-Pynt. Gamle Fyr permanent slukket.
(N. t. M. Nr. 10/623. Washington 1938.)
Det gamle *South Point* Fyr paa *Santa Rosa Island* paa 33° 53' (48") N. 120° 07' (06") W. er permanent slukket.
(E. f. S. Nr. 39/3102 1937.)
978. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt. Fyr tændes. Taagesignal oprettes.
(N. t. M. Nr. 10/624. Washington 1938.)
Et nyt Fyr, der skal vise rødt Hurtigblink, c. 75 Blink hver 1^m, vil omkring den 12. April d. A. blive tændt paa c. 37° 50' N. 122° 22' W., paa E.-Enden af *Treasure Island East Ferry Slip*, c. 2000 m 2° fra Masten paa *Yerba Buena Island*. Flammens Højde: 4,3 m. Rødt Tremmeværkstaarn. Fyret vil blive ubevogtet.
Ved Fyret oprettes et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 30^s, Stød 2^s, Pause 28^s.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

979. Italien W.-Kyst. Africa Rock. Oplysning om Dybder.
(N. t. M. Nr. 575. London 1938.)
Nedennævnte Dybder er fundet paa de vedføjede Pladser i Forhold til *Africa Rock* Fyr paa c. 42° 21' N. 10° 04' E. :
- | | | | | | |
|-------|---|------|----|------|------------|
| 283,5 | m | 8,4 | Sm | 193° | fra Fyret. |
| 203 | m | 1,4 | Sm | 134° | - — |
| 239,7 | m | 2,0 | Sm | 134° | - — |
| 252,5 | m | 3,4 | Sm | 134° | - — |
| 208,6 | m | 4,3 | Sm | 134° | - — |
| 139 | m | 5,2 | Sm | 134° | - — |
| 194 | m | 6,1 | Sm | 134° | - — |
| 216 | m | 7,0 | Sm | 134° | - — |
| 199,5 | m | 7,8 | Sm | 134° | - — |
| 140,8 | m | 8,2 | Sm | 134° | - — |
| 221,4 | m | 8,7 | Sm | 134° | - — |
| 243,3 | m | 9,8 | Sm | 134° | - — |
| 270,8 | m | 10,5 | Sm | 134° | - — |
- Skibe, der opnaar Lodskud i Nærheden, anmodes om at indsende Rapport derom til: *The Hydrographer of the Navy, London.*
(E. f. S. Nr. 37/2932 1937.)

980. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Salerno. Lystønde forandret.
(A. a. N. Nr. 11/7. Genua 1938.)
Den sorte Lystønde, der afmærker Grunden ved det højre Indløb til Havnen, er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. c. 40° 39' N. 14° 45' E.
981. Sicilien W.-Kyst. Isola Favignana. Undervandshindringer inddraget.
(N. f. S. Nr. 11/1083. Berlin 1938.)
De i E. f. S. Nr. 11/782 1938 meddelte paa c. 37° 54' N. 12° 17' E. udlagte Undervandshindringer er inddraget.
(E. f. S. Nr. 11/782 1938.)
982. (T). Sicilien S.-Kyst. Licata. Fyr midlertidig forandret.
(A. a. N. Nr. 11/6. Genua 1938.)
Licata Fyr paa c. 37° 06' N. 13° 57' E. viser indtil videre hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 1^s, Mørke 4^s. Synsvidde: 12 Sm.
983. Malta. Marsa Scirocco. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 577. London 1938.)
Et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 2^s, er tændt paa c. 35° 50' N. 14° 33' E. paa Midten af *Hajra Rock*. Flammens Højde: 3,7 m. Synsvidde: 2 Sm. Fyret er ubevogtet.
984. (P). Italien S.-Kyst. Capo Colonne. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 11/3. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Capo Colonne* Fyr paa c. 39° 01' N. 17° 12' E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 8,7^s. Lysevnen forøges til 30,6 Sm.
985. Grækenland. Kepalonien. Petit Port Poros. Bølgebryder forlænget.
(A. a. N. Nr. 15(3). Athen 1938.)
Bølgebryderen er forlænget 60 m i samme Retning, hvorved Havnen er blevet sikker i al Slags Vejr. Dybden er fra 4 til 7 m.
c. 38° 09',₀ N. 20° 47',₆ E.
986. Ægæiske Hav. Lero S.-Kyst. Punta Marrodocampo (Trachili Pt.). Varde opført.
(N. f. S. Nr. 11/1091. Berlin 1938.)
Paa c. 37° 05',₈ N. 26° 54',₁ E. er opført en 3 m høj, hvid Varde.
987. Ægæiske Hav. Lero. Sejlanvisning.
(N. f. S. Nr. 11/1090. Berlin 1938.)
1. Øen *Lero* paa c. 37° 09' N. 26° 53' E. maa kun anløbes ved *Sta. Marina*. Det er forbudt at ankre eller stoppe indenfor 6 Sm Afstand fra hele den øvrige Kyst.
2. Anløbning paa andre Steder end *Sta. Marina* tillades kun i særlige Tilfælde af Guvernøren.
3. Ophold ved *Sta. Marina* ud over 1 Dag maa kun finde Sted, med særlig Tilladelse fra Guvernøren.
988. Ægypten. Taifa Rock NW. Grund.
(B. a. Z. Nr. 71/775. 's-Gravenhage 1938.)
En Grund med 7,3 m Vand rapporteres at ligge paa c. 31° 38' N. 26° 11' E.
989. Tunis. Mahedia. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 571. London 1938.)
Fyret paa c. 35° 30' N. 11° 05' E. paa Bølgebryderens Hoved 0,7 Sm 234° fra *Ras Mahedia* eller *Cape Africa* Fyr er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise grønt, fast Lys. Flammens Højde: 7,9 m. Synsvidde: 5 Sm. Rød Jernsøjle.

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

990. Røde Hav E.-Kyst. Jidda. Oplysning om Lodstjeneste m. m.
(N. t. M. Nr. 590. London 1938.)
1. Skibe, der ønsker Lods til *Jidda* paa c. 21° 29' N. 39° 11' E., maa telegrafisk rekvirere det 24^t forinden hos Agenten.
Lodsen vil borde N.-fra kommende Skibe 1½ Sm 329° fra *Gaham* Baake.
Lodsen vil borde S.-fra kommende Skibe midt imellem *Gaham* Baake og *Mismari Reef* Baake godt klar af *Abu Nakla* Grund.
2. Holdebunden er ikke god paa *Jidda* indre Ankerplads.
991. Afrika. Algoa Bugt. Cape Receiffe SE. Undervandshindring.
(N. t. M. Nr. 550. London 1938.)
E. f. S. Nr. 6/417 1938 annulleres og erstattes med følgende:
En Undervandshindring findes paa c. 34° 03' S. 25° 43' E., 1,17 Sm 143° fra *Cape Receiffe* Fyr.
(E. f. S. Nr. 6/417 1938.)
992. Ceylon W.-Kyst. Point de Galle. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 562. London 1938.)
Gruppe-Blinkfyret paa c. 6° 01' N. 80° 13' E. er ombyttet med 2 hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde henholdsvis 28,6 m og 32,1 m. Synsvide: 15 Sm.
993. Bengalske Bugt. Birma. Andrew Bugt. Undervandshindring forgæves eftersøgt.
(N. t. M. Nr. 563. London 1938.)
Undervandshindringen paa 18° 21' 36" N. 94° 17' 27" E., c. 1,66 Sm 240° fra W.-Spidsen af *Apau-ye Islet* er forgæves eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 17/1422 1937.)

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

994. Kina E.-Kyst. Liau Tung Bugt. Hulutao. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 551. London 1938.)
Et nyt Fyr, der viser hvidt og rødt Et-Blink hver 10^s, er tændt paa 40° 44' 00" N. 121° 02' 30" E. paa E.-Enden af *Hulutao*. Flammens Højde: 129 m. Synsvide: 28 Sm. 10 m højt, hvidt, rundt Taarn. Fyret lyser, som følger:
1) Rødt i Pej. fra 28° til 34°. 2) Hvidt i Pej. fra 34° til 28°.
995. (T). Japan. Osaka Bugt. Osaka Ko. Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 572. London 1938.)
Det røde, faste Fyr paa c. 34° 39' N. 135° 26' E., 1,6 Sm 69° fra det hvide Fyr med En-Formørkelser paa den N.-lige Bølgebryders Hoved er midlertidig slukket,
996. Australien W.-Kyst. Fremantle Anduvning. Grunde.
(N. t. M. Nr. 589. London 1938.)
En Grund med 11 m Vand rapporteres at ligge 6,7 Sm 341° og en Grund med 10,1 m Vand, 6,6 Sm 348° fra det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Fremantle* Bølgebryder paa c. 31° 57' S. 115° 41' E.
997. Australien S.-Kyst. St. Vincent Bugt. Port Adelaide. Oplysning om Dybder.
(N. t. M. Nr. 564. London 1938.)
1. Dybden 6,7 m paa 33° 49' (50") S. 138° 30' (15") E., 0,28 Sm 343° fra *Municipal Tramway* Skorsten, skal rettes til 8,2 m.
2. Dybden 5,6 m 0,13 Sm 204° fra Skorstenen findes ikke.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korta eller
Boge Nr.*
- England:*
- T Supplement No. 5 to Norway Pilot, Part II.
 N 3393 Korea. — Southern approaches to Mokuho 34° 05' 36" N. — 34° 47' 36" N. —
 125° 55' 00" E. — 126° 28' 24" E.
 N 5066 United States, Atlantic coast. — Wireless fog signals.
 N 5067 Baltic sea. — Wireless fog signals.
 N 5068 British Isles and North sea. — Wireless fog signals.
 R 673 The World.
 R 2177 Arctic Sea, sheet I.
 R 3712 Norway. — Head of Oslo Fjord.
- Sverige:*
- N 301 Radiofyrrar och distanser i Östersjön och närliggande farvatten.
 † 1 Vägkarta över Östersjön och angränsande farvatten.
 (Se Tillæg.)

Tillæg.

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

998. Danmark. Sundet. Helsingør N. Varselyr for Søkabler lyser atter normalt. N.-lige og Mellenste Varselyr for Søkabler viser atter normal Fyrkarakter. c. 56° 03' N. 12° 36' E. (E. f. S. Nr. 11/726 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

999. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Æbelø NW. Lystønde udlagt. En hvid Lystønde mærket „Æbelø“, og som viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s, Blink c. $\frac{1}{3}$ s., Mørke c. $\frac{2}{3}$ s., Blink c. $\frac{1}{3}$ s., Mørke c. $\frac{3}{3}$ s., er udlagt i 13 $\frac{1}{2}$ m Vand, c. 50 m N. for hvid Stumtønde med 1 nedadvendt Kost, Æbelø NW.-Rev, der ligger paa 55° 39' 33" N. 10° 09' 35" E. Lystønden inddrages, naar Is gør det nødvendigt, uden at erstattes med Vintersømærke. — Nøjagtig Plads vil senere blive opgivet. (E. f. S. Nr. 10/714 1938. Kort Nr. 304, 227, 231, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 179. Fyr-Fort. Nr. 171 A. Søm.-Fort. Side 34, Nr. 13 a.)
1000. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Hadsund Fiskerihavn. Oplysning om Havn. Hadsund Fiskerihavn paa N.-Siden af Fjorden, c. 650 m E. for Hadsund Jernbanebro, bestaar af 2 Bassiner adskilt ved en Pælebro. Dybden i E.-Bassinet er 2,5 m og i W.-Bassinet 2,0 m. Ved Indsejlingen til E.-Bassinet er anbragt følgende Fyr:
 a. Paa E.-lige Mølehoved, et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: c. 3 $\frac{1}{2}$ m. Synsvidde: $\frac{3}{4}$ Sm. En c. 2 m høj Fyrpæl.
 b. Paa E.-lige Duc d'Albe, ved Yderenden af Pæleværket, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: c. 1 $\frac{1}{2}$ m. Synsvidde: $\frac{3}{4}$ Sm.
 Ved Indsejlingen til W.-Bassinet er anbragt følgende Fyr:
 c. Paa W.-lige Duc d'Albe, ved Yderenden af Pæleværket, et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: c. 1 $\frac{1}{2}$ m. Synsvidde: $\frac{3}{4}$ Sm.

d. Paa W.-lige Molehoved, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: c. $3\frac{1}{2}$ m. Synsvidde: $\frac{3}{4}$ Sm. En 2 m høj Fyrpæl.
 Fyrene lyser hele Horisonten rundt.
 Brændetid: 1. September—30. April.
 Fyrene tændes første Gang den 1. April d. A.
 (Kort Nr. 272 og 259. Danske Lods, Side 147. Havnelods Side 81. Fyr-Fort. Nr. 116 a og b samt Nr. 116 c og d.)

1001. Danmark. Limfjorden W.-lige Del. Langholmen. Fiskerfyr tændes.

Til Vejledning for Fiskerne ved *Agger* tændes uden nærmere Meddelelse den 1. April d. A. paa *Langholmen* to Fiskerfyr, som følger:

A. *Langholmen* S.-lige Fyr paa $56^{\circ} 42' (23'')$ N. $8^{\circ} 15' (30'')$ E. Hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink c. 1^s , Mørke c. 2^s . Flammens Højde: $3,3$ m. Synsvidde: $2,8$ Sm. En $2,8$ m høj, rød Fyrpæl med 3 Stivere.

B. *Langholmen* N.-lige Fyr paa $56^{\circ} 42' (51'')$ N. $8^{\circ} 15' (42'')$ E., c. 850 m c. 15° fra (A). Hvidt Hurtigblink, 120 Blink pr. Min. Flammens Højde: $4,25$ m. Synsvidde: $3,8$ Sm. En $3,65$ m høj, rød Fyrpæl med 5 Stivere.

Fyrene er synlige i Pejlinger fra c. 195° til c. 31° .

Brændetid: 15. September—15. Maj.

A n m. Fyrene kan kun benyttes af stedkendte Folk.

(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 448. Fyr-Fort. Nr. 513 A og B.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1002. Danmark. Horns Rev. Søren Bovbjergs Knob W. Sømærke forandret.

Mærket „*Søren Bovbjergs Knob W.*“ paa den hvide Stumtpønde med 2 nedadvendte Koste, *Søren Bovbjergs Knob W.*, paa $55^{\circ} 32' (10'')$ N. $7^{\circ} 56' (48'')$ E., er fjernet. (Søm.-Fort. Side 17, Nr. 17.)

1003. Danmark. Knudedyb. Anduvningsvager forandret.

Mærket „*Knudedyb*“ paa den rød- og hvidstribede Spidstønde med Ballon, *Knudedyb*, paa $55^{\circ} 17' (58'')$ N. $8^{\circ} 21' (03'')$ E. er fjernet.

(Danske Lods, Side 97. Søm.-Fort. Side 14, Nr. 20.)

1004. Danmark. Manø. Afmærkning forandret.

Afmærkningen i Farvandet omkring *Manø* er forandret, som følger:

1. Afmærkningen i den S.-lige Del af *Manø Gyde* er permanent inddraget.
2. Afmærkningen af N.-lige Del af *Manø Gyde* og *Kaneslunde* er bibeholdt, men med et færre Antal Prikker end hidtil.
3. Løbet mellem *Hvidding Nakke* og *Hommandsjord* er afmærket med Prikker.
4. Risprikkerne tværs over Yderenden af *Rejsby Stjert* er permanent inddraget og erstattet med en rød- og hvidstribet Stage med 1 Riskost over 1 Halmvisk, der er udlagt i c. 2 m Vand ved den W.-lige Ende af *Rejsby Stjert*.

Manø Gyde: c. $55^{\circ} 16' N.$ $8^{\circ} 30',5 E.$

(Kort Nr. 245 og 255. Søm.-Fort. Side 15.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1005. (T). Spanien E.-Kyst. Valencia. Sikkerhedszone flyttet.

Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det *danske* Gesandtskab i *Madrid*, f. t. *Lissabon*, modtagen telegrafisk Indberetning af 28. Marts 1938 har Gesandtskabet modtaget en Note fra General *Francos* Repræsentation, hvori meddeles, at Sikkerhedszonen ved *Valencia* er flyttet mod Syd og fremtidig findes mellem $39^{\circ} 20' N.$ og $39^{\circ} 10' N.$ (E. f. S. Nr. 1/91 1938.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Sinclair
DIESEL
Motorolier
er Verdens bedste.

**SINCLAIR
MARINE
OLIER**

**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

LEVERANDØR TIL
U. S. A.'s FLAADE

› SINCLAIR‹
SMØREOLIER
FOR ALLE FORMAAL

UNION PETROLEUM COMP.
SINCLAIR OILS
VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

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

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“
Stiftet 1899
Aktekapital 8 Millioner Kroner
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ OG TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandalgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Løsning og Læsning: Løsning og Læsning besørjes af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeplatforme og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade, Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Fritager ved Toldboden.

FAABORG

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

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere 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. Løsning og Læsning foretages af Private eller faste Takster. Kran liggende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran liggende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forelindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langellieekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Engshavn Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer. Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

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

Løsning og Læsning. I Frihavnen besørjes Løsning og Læsning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen, Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (i privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt proviantrende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Løsning og Læsning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergolingsdamperer er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvanden stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værealgift: Moderat. Bugsering, ulønnet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsning og Læsning besørjes hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m, Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodst.). 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. Løsnings- og Læsningssomkostn. 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 14

TORSDAG 7. APRIL 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

AFSLUTNING

Bege Parter, Dansk Dampskibsrederiforening og Maskinmestrene, har tiltraadt Forligsmanden, Direktør Poul Sørensen's Forslag om at lade Maskinmester-Konflikten afgøre ved Voldgift.

Det blev henstillet til Parterne, at Voldgiftsretten fremskynder sit Arbejde, saaledes at Kendelsen kan afgives inden d. 14. ds.

Voldgiften skal bestaa af to af hver af Parterne udpegede Medlemmer samt af en Opmand, som man har anmodet Den faste Voldgiftsret om at vælge.

Opmanden bliver Professor, Dr. jur. Poul Andersen. Redernes Repræsentanter er Dir. Gether, Orient, og Rederiforeningens administrerende Direktør, cand. jur. E. Møgaard, og Maskinmestrenes Formanden K. A. Rasmussen og Viceformanden for de søførende Mestre, Maskinmester Oluf Petersen.

Da Østasiatisk Kompagni som bekendt ikke er Medlem af Dampskibsrederiforeningen, er det blevet ordnet saaledes, at to Ø. K.-Repræsentanter, naar Rederiforeningens Overenskomster er behandlede, træder ind paa denne Forenings Pladser for at deltage i Afgørelsen af Ø. K.'s Forhold.

Det er et helt nyt Princip, der her knæstættes, men det vilde utvivlsomt være heldigt, om det kunde yderligere udvikles i Forbindelse med Kampen mellem de forskellige Parter, mellem Arbejdsgivere og Funktionærer.

MASKINMESTRENE LØNNINGER

Selv om der nu er sluttet Fred og Sagen mellem Rederiforeningen og Maskinmestrene er gaaet til Afgørelse ved frivillig Voldgift, kan vi ikke undlade at komme med et Par Bemærkninger i Anledning af en Artikel i sidste Nummer af »Maskinmesteren«, hvor man direkte omtaler en Artikel i »Dansk Søfarts Tidende« af 24. Marts med ovenstaaende Titel.

»Maskinmesteren« svinger sig højt til Vejrs:

Aa, denne forløjede og forlorne Forførelse over, at en Gruppe Samfundsborgere, hvis Betydning for Landets største Erhverv er uomtvistelig og som kun i Kraft af en omfattende Uddannelse og faglig Dygtighed kan hestride deres Gerning, — at disse Mennesker kræver et Minimum af Retfærdighed! O, Humanisme — dit Navn er Egenkærlighed og Løgn!

.... Mon »noget normalt Menneske« vil vove at afvise Krav om Forandring i Kaar, som Landets øvrige Samfundsborgere vilde oprøres over at skulle leve under?

Nej, Maskinmestrenes Kamp er den retfærdigste, vort Slægtled har set. Den er saa retfærdig, at den paa Forhaand er vundet. Thi Retten og Sandheden har nu alle Dage været stærkere end Uretten, Løgnen — og Dumheden. Og Maskinmestrene er nu — som det er blevet sagt — ogsaa en Slags Mennesker — selv om de efter Redernes Mening er i en Klasse for sig.

Saadan staar der virkelig! Og det er jo ikke saa lidt. Den retfærdigste Kamp vort Slægtled har set og oprørende Kaar.

De gode Maskinmestre, der har Gager op til 750 Kr. om Maanedn foruden alt frit, — vi maa i denne Forbindelse gøre »Maskinmesteren« opmærksom paa, at Formanden allerede én Gang har jongleret lidt vilkaarligt med Tallene paa, hvor mange der havde denne Gage, og skal ikke komme nærmere ind derpaa.

— skulde tænke paa de 125,000 eller flere Arbejdsløse, vi har herhjemme, og paa deres Kamp. Der kan man tale om en dyster Alvor. For dem er det en Tragedie, som Samfundet desværre ikke kan løse paa tilfredsstillende Maade. Men at noget Menneske skulde have Medlidenhed med Maskinmestrene, der sidder med Toppager paa 750 Kr. og alt frit — nej, nej og atter nej. Spørg den menige Arbejder, den jævne Sømand, — han vilde give Svaret maaske mere overbevisende end vi.

Der er aldrig fra vor Side blevet rettet Kritik mod Maskinmestrenes Arbejde. Enhver vil indrømme, at Danmark har en udmærket Maskinmesterstand, der udfører et godt og tit anstrengende Arbejde, men som til Gengæld ogsaa faar en god Betaling derfor. At en Kamp for at skaffe sig endnu højere Gage og dertil mere Fritid skulde være den retfærdigste, vor Tid har oplevet, virker saa paradisk, at vi er tilhøjelige til at lade denne Udtalelse staa og tale for sig selv som et karakteristisk Udtryk for den Mentalitet, der raader i visse Kredse blandt Maskinmestrene, en Mentalitet, som den enkelte, fornuftige Maskinmester dog sikkert vil tage bestemt Afstand fra, blot det som den er for ethvert Gran af sund Fornuft.

SØMANDSKLUBBEN I AMERIKA OG DENS LOVLØSE VIRKSOMHED

Den skandinaviske Sømandsklub i Amerika har opnået en herostratisk Berømmelse. Den har nu gennem flere Aar ført en fuldkommen lovløs Virksomhed i U.S.A. og formaat at forkludre Forholdet i Farten paa Amerika saa stærkt, at man fra skandinavisk Side maa reagere.

Karakteristisk nok staar Klubben i lige stærkt Modsetningsforhold til Rederne og til Sømandsorganisationerne. Respekten for en Aftale har dog hidtil været gældende Lov for alle, der beskæftigede sig med Arbejde paa Søen. Men Sømandsklubben har tilsyneladende kun ét Formaal: at skabe Kaos. Den er en speciel Filial af de kommunistiske Organisationer, der forbereder en Verdensrevolution — hvis Endeformaal antagelig kun kan karakteriseres som Kaos.

Hvordan man gaar frem fra Klubbens Side har vi efterhaanden mange slaaende Eksempler paa. Under en Vidneforklaring som nylig blev afgivet i New York blev det særlig tydeligt belyst. En norsk Sømand var kommet til Brooklyn og havde faaet et Job som Kok paa et norsk Skib. Saa snart han kom om Bord, talte han med Tømmermanden, som var Repræsentant for Norsk Sjømandsforbund og ordnede med ham at gaa ind i Unionen. Straks efter kom to Mænd og trak ham til Side. Han vidste ikke dengang, at disse to Mænd ikke tilhørte Mandskabet. Det viste sig, at de var fra »Scandinavian Seamens Club«. De sagde til ham, at hvis han ikke vilde gaa frivillig med, vilde de kaste ham i Land sammen med hans Klæder. De truede ham paa Livet, hvis han ikke vilde gøre som de sagde. Han gik saa i Land for at faa sig noget Mad. Mændene fra Klubben fulgte efter og truede ham, hvis han vilde forsøge at gaa om Bord igen. De sagde, at hvis han gik om Bord igen, vilde de slaa ham ned. De foreslog ham derefter at de skulde køre til det norske Konsulat og til den norske Sømandsunions Repræsentant. Han gik med dem, men de kørte ikke til Konsulatet eller til Unionens Kontor, men derimod til »Scandinavian Seamens Club«, hvor

han blev opfordret til at gaa ind. Det ønskede han ikke, han vilde til Konsulatet, men det hjalp ikke. Han blev i Klubben overfuset, truet paa Livet o. s. v. Han blev holdt tilbage i 4—5 Timer i Klubben mod sin Vilje. Der blev telefoneret til Skibet, og Klubbens Folk forlangte hans Klæder udleveret. Først da Skibet var sejlet, fik han Lov til at gaa. Det vil sige, han blev stadig forfulgt af Folk fra Klubben, der uafbrudt truede ham — og da han havde været i det norske Konsulat — sagde de til ham, at hvis han gik derop igen vilde han blive slaaet ned, saa han aldrig kunde faa Hyre mere.

Da han senere fik Hyre paa et andet norsk Skib gentog den samme Komædie sig. Klubfolkene sagde, at hans Fotografi skulde blive sendt rundt til alle Havne og han skulde ikke mere faa Hyre.

Hvis dette ikke er et ganske utænkeligt Anarki, er det vanskeligt at finde anden Betegnelse derfor.

Forholdene i Farten paa Amerika er efterhaanden blevet vanskeliggjort saadan, at man snart ikke ved, hvor man er henne. Fra dansk Side har man nu gjort dette, at man har sluttet en ny Overenskomst.

Den 28. Marts er der mellem Dansk Dampskibsrederiforening og respektive Sømændenes Forbund i Danmark og Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark truffet følgende Aftale:

- 1) I Skibe, der sejler i uafbrudt Fart mellem Havne indenfor et Omraade, der begrænses af 50° V. Lgd. og 180° Lgd. — Ækvator og 60° N. Brd. betales nedenævnte Tillæg:
- 2) Ved uafbrudt Fart forslaaes Fart af mindst 2 Maanedere indenfor nævnte Omraade.
- 3) Tillægget fastsættes til Kr. 40.— pr. Maaned for Matroser og Fyrbødere samt Mandskab med højere Grundhyre og Kr. 25.— pr. Maaned til Mandskab med lavere Grundhyre.
- 4) Tillægget udbetales, naar Skibet gaar ud af den under § 1 nævnte Fart, ved lovlig Afmønstring eller efter 1½ Aars Forløb (Sømandslovens § 15), dog kan Halvdelen kræves udbetalt, efterhaanden som Tillægget tjenes.
- 5) Tillægget medregnes ikke ved Beregning af de Ydelser, der er baseret paa Hyren, og som tilkommer Mandskabet i Henhold til Sømandsloven og den mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Forbundene gældende Hovedoverenskomst.
- 6) Tillægget begynder at dreje fra 1. April 1938. Tjeneste forud for 1. April 1938 medregnes ikke.
- 7) I Skibe i Fart fra U.S.A. Havne og til Havne i Sydamerika, Kina, Japan og Philippinerne og vice versa sammenlægges den under §§ 1 og 2 nævnte Fart til 1 Periode. Sammenlægning kan dog ikke finde Sted, dersom Skibet i Mellemtiden har været i anden Fart.
- 8) I intet Tilfælde vil ovennævnte Tillæg være at betale for den Tid et Skib har været beskæftiget i Rute fart paa Eurofa, og Aftalen gælder, bortset fra Bestemmelserne i § 7, ikke for Skibe, der sejler fra Havne uden for det i § 1 nævnte Omraade til Havne inden for dette og omvendt.
- 9) Denne Overenskomst træder i Kraft fra og med den 1. April 1938 og kan opsiges fra begge Sider med 1 Maanedes Varsel.

Saafermt man nu fra Sømandsklubbens Side fortsætter med sin lovløse Virksomhed er der ikke andet for, end at man fra skandinavisk Side tager ganske alvorligt fat paa denne Sag. Man skal dog ikke vedblivende finde sig i at blive truet af en lille Klike Spektakelmagere, der savner enhver Respekt for Lov og Orden, for skriftlige Aftaler og bindende Underskrifter.

De Oplysninger om Klubbens Virksomhed, der allerede er fremkommet, er saa graverende, at man næsten maa betragte dem som utrolige.

SKIBSFARTEN OG EN NY NEDGANGS-PERIODE

I indenfor svensk Skibsfart raader visse Traditioner. Saaledes er det Skik og Brug indenfor Neptuniordenen i Stockholm i Forbindelse med Festmiddagen paa Marie Bebudelsesdag at høre et alvorligt Fore-

drag om Situationen og Konjunkturerne indenfor Skibsfarten. Det var ogsaa Tilfældet i Aar, hvor Rederiet Sveas Leder, Direktør Emanuel Högberg, holdt Aarets mest omtalte Foredrag om Skibsfarten — dens Fremtid og dens Muligheder.

Direktør Högberg fremkom med saa mange interessante Oplysninger, at hans Foredrag fortjener at kendes i langt videre Krese, og vi skal derfor her gengive forskellige Punkter deraf, som har Interesse ogsaa hos os.

»Efter den Højkonjunktur, som kulminerede i Efteraaret 1937 og som i høj Grad kom det svenske Næringsliv til Gode, staar Industrien økonomisk kraftig og rustet til at optage en haard Kamp med den fremmede Konkurrence.

For Rederierhvervet var Højkonjunkturen ogsaa af overordentlig Betydning, men desværre kommer en Højkonjunktur aldrig Skibsfarten til Gode i samme Udstrækning som Industrien. I en Højkonjunkturs første Periode hæmmes Fragtstigningen dels af den oplagte Tonnage, som successivt tages i Brug, dels ogsaa deraf, at Erhvervet i stor Udstrækning arbejder med lange Fragtaftaler, som binder Rederne til de tidligere lavere Konjunktur-Fragter. Under Højkonjunkturen stiger Skibsfartens Driftsomkostninger i væsentlig Grad. Nybygningspriserne gaar ligeledes i Vejret og Nyanskaffelse af Tonnage medfører derfor en betydelig økonomisk Risiko.

Nogen mere betydelig Fragtstigning indtraadte under denne sidste Højkonjunktur ikke førend i første Halvdel af 1937 og kulminerede allerede i September samme Aar. I Slutningen af Aaret begyndte den kraftige Nedgang i Fragten som sidenhen fortsatte.

Man staar nu overfor Spørgsmaalet: Er det svenske Rederierhverv rustet til at møde en ny Lavkonjunktur?

Endnu i 1936 befandt det svenske Rederierhverv sig i en kritisk Situation. Et Tilbageblik paa Udviklingen efter Verdenskrigen belyser Stillingen. Konjunkturerne under Verdenskrigen tilførte tilsyneladende Skibsfarten store Fortjenster, men man lagde for lidt Mærke til, hvad der samtidig tabtes. Tonnagetabene maatte erstattes, for at Handelsflaaden stadig kunde være paa Højden af sin Ydeevne, men Nyanskaffelser kunde kun ske til de under Krigen uhorste opskruede Priser. Regeringen lagde ikke Mærke til Betydningen af, at Nybygningerne nedskreves til, hvad den kunde være efter staaende Tonnageværdi. De problematiske Krigsfortjenester beskattedes saa stærkt, at man simpelthen berøvede Skibsfarten dens økonomiske Rygrad. Flere af de ledende Rederier kunde i en Række Aar ikke anskaffe ny Tonnage og i flere af dem var der ikke engang Raad til de sædvanlige Afskrivninger. Endnu mindre til Udbytte. Hvad Rederierne tjente ind maatte i det store og hele anvendes til Afbetaling paa Gæld. Til Sanering af Foretagenderne maatte tilsidst et Flertal af Landets ledende Rederier, ligesom andre, give en større eller mindre Del af Aktiekapitalen definitivt op. Faktum er, at endnu da Rederierhvervet i 1936 begyndte at mærke Højkonjunkturerne var adskillige af disse Rederier helt og holdent afhængige af Bankerne.

Men Rederierhvervets svære økonomiske Stilling havde ogsaa en anden meget beklagelig Følge. En Del Rederier blev tvunget til at realisere Tonnagen, i mange Tilfælde udmærkede Skibe, og de gik i stort Tal til de valutasvage Lande, som kunde og stadig kan drive Skibsfart langt billigere end Sverige, og saa fik de svenske Rederier denne Tonnage som en ny Konkurrent til den svenske Skibsfart.

Skattepolitikken har ogsaa i en anden Henseende virket hæmmende paa Skibsfartens Udvikling. Intel Erhverv er saa konjunkturbetonet som Skibsfarten, hvis Bølgetoppe er meget høje og kortvarige med en efterfølgende dyb og oftest lang Bølgedal. Det nu-

værende Skattesystem forhindrer Udnyttelsen af en bedre Konjunktur til Afskrivninger af hvad man har tabt i de daarlige Aar og ikke kunnet afskrive, hvilket saa videre har haft til Følge, at tilfredsstillende Konsolidering af de enkelte Rederiforetagender ikke har kunnet ske. Dette har bidraget til at den store Almenhed ikke har haft tilstrækkelig Tillid til Rederierhvervet som Placeringsobjekt for opsparet Kapital, og det er under saadanne Forhold ligesaa naturligt som beklageligt, at der fra Almenhedens Side findes saa ringe Forstaaelse af og Kendskab til Rederierhvervet og dets Udøvere.

Sveriges Rederierhverv har ikke kunnet hævde den Plads, som tilkommer det indenfor den internationale Konkurrence. Kun i yderst ringe Udstrækning deltager svensk Tonnage i Fragtfart mellem fremmede Lande, for det savner konkurrenceedygtigt Materiel til dette Formaal. Selv i Spørgsmaalet om indenlandsk Trafik viser den svenske Tonnage Tilbagegang. De sidste Statistiker viser at i 1936 foretog udenlandsk Tonnage 56,5 pCt. af Skibstransporten fra og til Sverige. I 1937 steg denne Andel endogsaa til 57,7 pCt., altsaa langt over Halvdelen af Trafikken paa Sverige. Hvad Tonnagens Størrelse angaar, ja, der ligger Sverige paa Plads Nr. 10, mens Norge har Nr. 4. Set med Landets Indbyggerantal som Baggrund er Norge Nr. 1, Sverige først Nr. 6. Tonnagens Gennemsnitsalder placerer Sverige blandt de øverste paa Aldersskalaen.

Hvis det svenske Skibsfartserhverv takket være 1937's Højkonjunktur har kunnet genvinde en noget mere tilfredsstillende økonomisk Basis, som kan skabe en ny Tillid til Rederierhvervet som Placeringsobjekt for opsparet Kapital, saa bør man nu være forsigtig, og Myndighederne bør gøre sig klart, at en uklog Beskatning eller sociale eller andre Byrder vil kunne virke saa tyngende, at der intet er opnaaet for Erhvervet, tværtimod.

Indenfor hele Verdensskibsfarten kan man konstatere en stadig Forandring i Handelsflaadens Struktur. Handelen fordrer stadig stærkere punktlige og hurtige Transporter. Tidligere Tidens Trampfart erstattes mere og mere af Liniefart, og denne kræver første Klasses og hurtige Skibe. Det vilde dog være en Misforstaaelse at tro, at Trampfartens Rolle er udspillet. Ogsaa den kræver Modernisering og Økonomi. En omfattende Tonnagefornyelse er en bydende Nødvendighed for svensk Skibsfart, og den vil ogsaa komme svensk Værftsindustri og svenske Arbejdere til Gode. Det er muligt, at den svenske Værftsindustri kan klare sig endnu i nogen Tid uden Nybygninger til svenske Redere; man maa dog ikke glemme, at den svenske Værftsindustri har sit Udspring i og sin Udvikling fra det svenske Rederierhverv, og at den fra sin beskedne Plads for nogle Aartier siden hovedsagelig takket være svensk Skibsfart har kunnet udvikle sig som Tilfældet er.

Imidlertid gør de stadigt stigende Byrder indenfor Skibsfarten, især den tyngende Skatte Lovgivning, at Tonnagefornyelsen forhindres. En yderligere Aarsag til Hæmningen af vor Handelsflaadens Udvikling er, at Myndighederne ikke i tilstrækkelig Grad tager Hensyn til Skibsfartens Repræsentanters Bedømmelse af de nye Byrder. Vil Staten drage Omsorg for de ombordværende i endnu større Udstrækning, end hvad Rederiernes Ejere mener at kunne gaa med til under Hensyntagen til, hvordan Forholdene er i de konkurrerende Landes Skibe, er det vel kun rimeligt, at Myndighederne finder andre Veje end saadanne, som ned sætter Erhvervets Konkurrenceevne.

Direktør Högberg sluttede sit interessante Foredrag med de Ord: Til Slut vil jeg citere en Udtalelse af en Englænder under en Propagandering for Handelsflaaden: »Handelsflaaden er Rygraden i vor maritime og kommercielle Styrke.« Det gælder ogsaa for os.«

ERHVERVSLIVET OG DE STIGENDE UDGIFTER

Ved *Fyens Disconto Kasses* ordinære Generalforsamling forleden udtaltes nogle Ord, der har Bud til videre Krese:

Som Hovedbegivenheden paa det danske Pengemarked i 1937 betegnede Bankdirektør *G. Jacobsen* i sin Beretning den Kendsgerning, at det i Efteraaret omsider lykkedes Nationabanken at skaffe sig en Valuta-Reserve efter de forgaaende Aars mangfoldige Besværligheder. Blandt Aarsagerne hertil fremhævede Direktør *Jacobsen* særlig Skibsfartens Indsejlinger, Landbrugs-Eksportens bedre Priser, Skibsbygnings- og Jernindustriens Eksport-Indtægter, den mindre Korn- og Foderstof-Import og endelig i Aarets sidste Maaneder de billigere Raavarepriser.

Spørgsmaalet er nu, fortsatte han, om den økonomiske Udvikling i 1938 vil føje sig saaledes for os, at Bankerne kan fastholde — muligt forøge — denne Reserve, som det er betryggende for Landet at have. Det er ikke blot et Spørgsmaal om, hvorvidt den udenlandske Konjunktur endeligt eller midlertidigt er ebbet ud, men ogsaa om, naar og hvorledes Virkningerne heraf kommer ind paa Livet af os. I nøje Sammenhæng hermed staar ogsaa hvor længe vort Erhvervsliv kan bære stigende Udgifter til Lønninger, sociale Udgifter og Skatter, uden at Kapitaldannelsen bliver for ringe, og Virksomhederne taber Evnen til at konsolidere. Vi skal alle arbejde paa at fremme Opsparingen — som Professor *Cassel* har udtrykt saa klart, naar han siger, at intet Folk kan økonomisk gaa frem i hurtigere Tempo, end dets Kapitaldannelse kan følge med!

STATSFORHYRINGSKONTORERNE

Ifølge Loven om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab er der fra 1. April oprettet Statsforhyringskontorer i København, Aarhus, Svendborg, Esbjerg og Helsingør, og Handelsministeriet har udsendt nærmere Oplysninger om disse Kontorer og deres Virksomhed.

Forhyringskontorerne ledes af vedkommende Mønstringsbestyrere, medens Kontorerne daglige Forretninger varetages af et særligt Forhyringspersonale. Forhyringskontorerne yder uden Vederlag Bistand ved Tilvejebringelse af Skibsmandskab saavel til danske som til udenlandske Skibe, og kan paa Rederens eller Førerens Vegne afslutte Hyreaftaler samt være behjælpelige med Mønstringen af det forhyrede Mandskab, ligesom Kontorerne paa Begæring sørger for, at Mandskabet for Rederiets Regning befordres til Skibet eller til den Havn, hvor Tjenesten skal tiltrædes.

Kontorerne holdes aabne hver Søndag Kl. 9—16. Dog vil Personalet i Tilfælde af, at Forhyring af Mandskab ikke uden at medføre væsentlig Forsinkelse for det paagældende Skib kan ske inden for Kontortiden, saa vidt muligt ogsaa yde Bistand uden for Kontortiden. Nærmere Regler angaaende Forhyringskontorerne Virksomhed indeholdes i Handelsministeriets Bekendtgørelse af 26. Marts 1938.

Forhyringskontorerne Adresser er følgende: Forhyringskontoret i København, Ny Toldbodgade 5, Forhyringsfuldmægtig Th. Jørgensen, Forhyringsassistent Aage Hansen og Kristian Mortensen.

Forhyringskontoret i Aarhus. Havnegade 32, Forhyringsmand J. V. Ahlmann Hansen.

Forhyringskontoret i Esbjerg. Skolegade 82, Forhyringsmand N. C. Jacobsen Petersen, Forhyringsassistent Victor Olsen.

Forhyringskontoret i Svendborg. Havnen 2, Forhyringsmand Hans Vinter.

Forhyringskontoret i Helsingør, Toldbodplads 2. Forhyringsmand O. J. Struve.

HANDELSBALANCEN I FEBRUAR

Februars Handelsbalance stiller sig væsentligt ugunstigere end tilsvarende Maaned i Fjor, dog har det absolute Beløb for Merimporten været langt mindre i Februar end i Januar.

Den samlede Indførsel beløb sig i sidste Maaned til 124 Mill. Kr., hvilket ganske vist var 29 Mill. mindre end i Januar, men alligevel godt 6 Mill. mere end i Februar i Fjor. Udførselen, der andrag 112 Mill. Kr., var 8 Mill. mindre end i Januar og 4 Mill. mindre end i Februar 1937.

Der har saaledes fundet en Merimport Sted paa knap 12 Mill. Kr. mod 1½ Mill. i Februar sidste Aar. Merimporten i Januar var ca. 33 Mill. mod ca. 24 Mill. i Fjor, og det samlede Resultat for Aarets lo første Maaneder er da et Underskud paa ca. 45 Mill. eller godt 21 Mill. Kr. mere end paa samme Tid sidste Aar, da Underskudet repræsenterede godt 25 Mill. Kr.

For de 10 Maaneder taget under eet er der kun ringe Forskel paa Udførselen i Aar og i Fjor, den er steget med 2 Mill. til 232 Mill. Kr. Den betydelige Difference i Handelsbalancen maa tilskrives Indførselssiden, hvor Tallene i Aar naar op paa 277 Mill. mod 256 Mill. Kr. i Januar—Februar 1937.

I denne Difference er der en enkelt Post, som særlig paakalder Opmærksomheden. Der er i Februar købt

16,165 Tons Skibe i Udlandet for et Beløb af knap 8 Mill. Kr., medens der ikke i Fjor var nogen tilsvarende Belastning af Handelsbalancen. Vi har dog samtidig en Udførsel af Skibe, som for de to Maaneder Januar—Februar overstiger Indførselen med 1 Mill. Kr.

Bortset herfra foreligger der en Sække Forskydninger baade i opadgaende og nedadgaende Retning. Der er i de to Maaneder indført for 25 Mill. Kr. Korn, hvilket er 6 Mill. mindre end i Fjor, men for 27 Mill. Kr. Foderstoffer, hvilket er omtrent 8 Mill. mere, ligesomsom Indførselen af Gødning er steget fra knap 2 til godt 5 Mill. Kr. Af Spindestoffer og Garn er der kun importeret for 11 Mill. mod 15 Mill. Kr. samtidig i Fjor. Omvendt er Brændselsimporten steget med 3 Mill. til 41¼ Mill. Kd. og Indførselen af Maskiner fra godt 9 til 12½ Mill. Kr.

Hvad de enkelte Lande angaar, viser Tysklandsomsætningen en ikke uvæsentlig Fremgang — Udførselen dertil er gaaet op fra 44 til 51¾ Mill. Kr. i de to Maaneder, og Indførselen fra Tyskland er steget fra 54⅔ til godt 61 Mill. Kr. Samtidig er Englands-eksporten steget 5 Mill. til godt 123 Mill. Kr., og Importen fra England har repræsenteret 106⅔ Mill. Kr. eller 2 Mill. mere end i Fjor. Meget stærk Stigning er der i vor Indførsel fra U. S. A., fra 12 til 20 Mill. Kr., medens vor Eksport dertil er gaaet ned fra 7¾ til 4¾ Mill. Kr.

DOMME I NORDISKE SJØFARTSANLIGGENDER

OVERLIGGEDAGSPØRGSMAAL

Dom fra Norges Højesteret 97

En Klausul om Liggedagspenge og Fremskyndingspenge bestemmer, at Rederiet skal betale for al sparet Tid. Endvidere bestemmes det, at Tiden mellem Kl. 13 Lørdag og Kl. 8 Mandag ikke skal dreje. Dette forstans saaledes, at denne Tid heller ikke skal tælle med ved Beregningen af Fremskyndingspenge (despatch money).

Stadfæstelse af Oslo Byrets Dom, Aarg. 1934, S. 297.

PROCESSUELLE SPØRGSMAAL

Dom fra Oslo Byret 110

En Aftale i et Konossement for Last med norsk Skib til norsk Modtager om at alle Krav skal afgøres ved britisk Domstol maa respekteres.

REDERIS ANSVAR

Dom fra Sveriges Højesteret 41

Skibsfarere — som i udenlandsk Havn ikke har kunnet af Foretræderen i Tjenesten faa af denne de saakaldte Hyreudgifter til Sømandsrullen i de Dele, som berørte disse Afgifter — anses ikke herigennem at have paadraget sig Betalingskyld for Afgifterne, og Bestemmelserne i § 7 og 8 i Søloven ikke at medføre, at Rederen skal være an-

svarlig for rigtig Udførelse af den Retsvisning og det Paalæg, som i Sømandshusenes Interesse paahviler Skibsføreren.

REDERIS ANSVAR FOR SKADE PAA PERSON OG MENNESKELIV

Dom fra Eidsivating lagmannsrett 348

Et udenlandsk Rederi sagsøgte til Erstatning af en Arbejder, som kom til Skade under Losning fordi Winchen ikke fungerede tilfredsstillende. Sagsøgte frifandtes i Henhold til »Loven om ulykkestrygd for industriarbejdere« m. v. av 24. Juni 1931, fordi der ikke var ført Bevis for grov Ugatsomhed.

Dom fra Sveriges Højesteret 360

Under Indlastning af Papirballer paa et Skib i Göteborgs Havn glider fire Baller ud af den sammenkædede Ketting og falder ned i Lastrummet, hvor en af Stuveriarbejderne træffes af en af Ballerne og kvæstes. Rederiet paalægges Erstatningsansvar. Det menes, at nødvendig Agtpaaagivenhed ved Ballernes Ombordhivning ikke har været iagttaget og at Rederiet er ansvarlig for Ulykken, som derfor lægges dets i det Øjeblik tjenstgørende Formand til Last.

(fortsættes).

MEDDELELSER FRA DANSK

Havnen i Susak

I Løbet af 1937 har man i Susak kunnet konstatere en betydelig økonomisk Frengang. Tydeligst kom det til Udtryk i Havnetrafiken, som satte Rekord.

Den større Trafik skyldes hovedsagelig Efterspørgslen efter Raamaterialer til Krigsindustrien.

Med Hensikts paa Susak Havns stadig stigende Betydning for Udførsel, Indførsel og Trafik blev Bestræbelsen for at udvide den i Nærheden af Martinsca Bugt støttet i størst mulig Udstrækning, saaledes at Martinsca Bugten kunde blive forbundet med Havnen med en 2 Kilometer lang Banestrækning, og endvidere arbejdedes der for at der i Bugten anlagdes en Havn til Trafiken for de større Skibe og til Anlæg af Magasiner til Transit og Indførselsvarer, især Kolonialvarer og Sydfrugter.

Trafikministeriet bestemte, at den nye Kaj i Havnen skulde udvides med yderligere 200 Meter, hvorved Havnens Kapacitet udvidedes betydeligt.

Endvidere har man arbejdet med et Projekt angaaende en Autostrada fra Susak til Ljubljana, den store Industriby Laibach, som den hedder paa Tysk.

I Susak Havn naaede man i Aarets Løb op paa en Trafik paa 740,134 Tons. Dette er den største Trafik siden

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Susak er blevet befriet i 1923 fra den italienske Okkupation. Sammenlignet med tidligere Aar faar vi følgende Tal:

I de første Aar efter Havnens Aabning for den jugoslaviske Trafik androg denne i 1924 ialt 177,187 Tons. Denne Trafik forøgedes stadig og naaede sin Kulmination i 1930 med 728,613 Tons. Under den økonomiske Depression sank Trafikken og naaede i 1933 sit Lavunkt, 402,780 Tons. Fra da af steg Trafikken og naaede sit tidligere Højdepunkt, men i 1936 sank dette Tal paa Grund af de økonomiske Sanktioner til 502,581 Tons.

I den derefter følgende Tid steg imidlertid Trafiken og naaede altsaa Tallet 740,134 Tons.

Af denne Trafik i Aaret 1937 falder 529,640 Tons paa Udførselen, 210,494 Tons paa Indførselen.

Udførselen bestod hovedsagelig af følgende Artikler:

	Tons
1. Træ af enhver Art	330,598
2. Landbrugsprodukter	146,069
3. Cyanid	4,554
4. Erts	21,028

Indførselen bestod hovedsagelig af følgende Artikler:

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Som vi tidligere har omlalt, viser der sig nu og Sda Tilløb til en Udvidelse i Efterspørgslen paa Fragtmarkedet, men denne forsvinder praktisk talt lige saa hurtigt, som den kom. Saadan smaa Blaf har ogsaa kunnet mærkes i den nu forløbne Uge, men desværre har den disponible Tonnage været alt for stor til, at nogen Bedring har kunnet registreres. Tønen er dog i hvert Fald for de oversøiske Markeders Vedkommende en lille Smule bedre, og det synes, som om Rederne er noget mere modstandsdygtige overfor Befragternes Forsøg paa at presse Raterne ned. Desværre er der dog endnu intet sikkert Tegn, der tyder paa nogen radikal Ændring i Redernes Favør, idet den afgørende Faktor i Udviklingen, nemlig Korn-Transporterne, stadig er minimale, og selv om der vel nok er noget Haab om, at der vil blive noget større Efterspørgsel efter Korn i Europa i de kommende Maaneder, er der næppe større Sandsynlighed for, at vi i indeværende Aar vil opleve en Boom af samme Karakter som i 1937.

River Plate Markedet har taget enkelte Baade af Mellemstørrelse paa Basis af Scheduleraten. Der ligger imidlertid stadig mange Baade og venter, og det ventes, at ca. 1 Million Tons vil være disponibel for Lastning indtil Udgangen af Maj. Australien har ligeledes taget enkelte Baade paa Basis af Minimalraten med fulde Optioner, d. v. s. Sydafrika til omkring 21/-, Japan omkring samme Rate og Vladivostok omkring 22/6d. Endvidere cirkulerer der paa dette Marked et Par Ordre til Valparaiso, for hvilke antydes 31/6d. Gulven var en Overgang noget livligere, og specielt April-Tonnage var eftersøgt. Det lykkedes derfor Rederne en kort Overgang at faa Raten op i 2/9d., Basis Antwerpen/Rotterdam, men da Befragterne havde dækket deres April-Forpligtelser, gik Raten igen ned til 2/7½d. Fra Montreal er der lidt Efterspørgsel efter Tonnage for f.o.w. Lastning paa Basis af Minimalraterne. Russerne søgte og fik Tonnage fra Sortehavet til Antwerpen/Rotterdam til 10/6d. Donau sluttede Tonnage til 17/6d. til U.K. Continent med Option Danmark til 2/- ekstra.

De øvrige oversøiske Markeder var uden fremtrædende Træk. Der er stadig nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Scrap fra Northern Range og Gulven. Japan betalte 19/- og Vestitalien sluttede Tonnage til omkring \$5.10 paa Gross Terms.

Sukker fra Cuba/San Domingo er støt til 16/- for stor Tonnage fra Cuba og 1/- mindre fra San Domingo.

Pacifickyst-Markedene er rolige. British Columbia/U.K. er sluttet til 24/- paa f.i.o. Basis. Fra Pacifickysten til Sydafrika indikeres £10.000.- f.i.o. for en Baad paa 430.000 Kubikfod Bale.

Østens Markeder er stadig kun sparsomt repræsenteret. Soyabønner har faaet Liner Space til Rotterdam/Hamburg til saa lav en Rate som 20/-. For hele Baade er der ingen Efterspørgsel i Øjeblikket.

Rederne og Befragterne er nu blevet enige om det nye Ris-Certeparti fra Saigon, og der har været nogen Forretning til 28/6d. for April/Maj Tonnage. Efterspørgslen er ganske god, men desværre synes der at være tilstrækkelig Tonnage for de 7—8 Ordre, der findes, og man venter, at Befragterne kan dække deres Behov til lignende Rater.

Der søges stadig Sukker-Tonnage fra Philippinerne til U.S. Atlantic. Befragterne indikerer \$7.25 herfor. Philippinerne/Gulven og/eller Atlantic for Copra indikerer \$9.50.

Burma og de indiske Markeder er rolige. Rangoon søger en Baad til Vestindien for Ris til 32/6d. Madraskysten har betalt 28/6d. for Kerner/Linsæd til sædvanlige U.K. Destinationer.

Paa de europæiske Markeder er Forandringerne ikke store. De udgaaende Kulrater er støtte til Middelhavet, idet der stadig kan faas 6/- til Vestitalien, 6/6d. Port Said/Alexandria, derimod er Fragten for Kul til River Plate nu nede i 15/-.

I Markedet Middelhavet/hjem er Efterspørgslen noget større, men Befragterne kan fortsat dække deres Behov til uforandrede Rater.

Paa Trælast-Markedene slutes der stadig kun i stærkt begrænset Maalestok, idet saavel Redere som Befragtere fører en afventende Politik.

I Timecharter-Sektionen har Efterspørgslen været mindre. Japan er stadig ude efter store Dampere for Pacificfart, Levering og Tilbagelevering Østen. For moderne Damptonnage betaler disse Forretninger stadig omkring 5/- à 5/3d. Interessen for Diesel-Tonnage i denne Trade er begrænset, og man kan ikke faa Befragterne til at tage denne Klasse Tonnage til over 6/-. Vestindia-Markedet er daarligt, men man venter noget Liv, saa snart Montreal aabner, idet der skal være solgt ganske store Kvantiteter Sukker fra Cuba til St. Lawrence Havnene. Af øvrige Forretninger er der Grund til at nævne, at 5800 Tons norsk Motor sluttedes til den gode Rate af 2/- for 12 Maaneder Levering Juni.

	Tons
1. Mineralier	92,632
2. Vin	4,582
3. Cement	6,525
4. Salt	7,715
5. Kolonialvarer	21,355
6. Sydfrugter	15,899
7. Jernerts	23,484

Ved Sammenligning af Udførslen efter Varer med 1936 viser der sig i 1937 et stort Plus i Træ paa over 70,000 Tons.

I Udførslen var der en Stigning i Kolonialvarer paa 13,000 Tons, men den samlede Udførsel er dog blevet 40,000 Tons lavere end i 1936, og det skyldes navnlig, at Udførslen af Frugt fra Spanien er faldet saa godt som bort. Transittrafikken paa Susak Havn sank ligeledes overordentlig voldsomt og beløb sig til 12,000 Tons mod 38,000 Tons i 1936.

Skibstrafikken var imidlertid meget betydeligere og androg for Anløb:

3,409 Dampere med 3,028,135 N.R.T.

1,399 Sejlere og Sejlskibe med Motor med 148,312 N.R.T.

Denne Trafik viste en betydelig Forøgelse mod det foregaaende Aar, og Antallet af Skibe var i 1937 ca. 20 pCt. større end i 1936 og i Tonnage ca. 30 pCt. mere. For Sejlskibenes Vedkommende var der endog en Stigning paa henholdsvis 40 og 60 pCt.

Udførslen foregik hovedsagelig med Dampere — der dog ikke gik ad faste Linier — med 500.000 Tons og ca. 20,000 ad de faste Ruter. Indførslen med henholdsvis 200,000 og 13,000 Tons, omtrent det samme som i 1936.

Fragterne har naturligvis været højere; det gælder især til Havne i Sydamerika, England og hollandske Kolonier. Gennemsnitsfragterne laa betydeligt over 1936's. Ikke mindst Træfragterne steg stærkt.

Saaledes opnaaedes der for Transport til Malta, Algier og Oran for Gran 10/- sh. og for Bøg 12/- sh. pr. m³ mod 7/- for Gran og 8/- for Bøg i 1936.

Til Rotterdam for blødt Træ 10/- pr. m³ mod 12 og for haardt Træ 24/- pr. Ton mod 20/- i 1936.

Til London 70/- pr. Std. mod 55/- i 1936. Ogsaa Cementfragterne steg, omend mindre. Til Nordafrika ca. 10/- til 11/- mod 8/- sh. i 1936.

En stor Del af Middelhavsflaaden var henvist til fjernere Markeder. Forrige Aar var der Vanskeligheder ved at skaffe Skibsrum især til England; derimod var der tilstrækkeligt til Italien og øvrige Middelhavslande.

I Susak føler man stærkt Manglen paa regelmæssige Linier, især til Levanten. De hidtidige regulære Forbindelser er utilstrækkelige, hvad der tydeligt kommer til Udtryk i Statistiken over regelmæssig og uregelmæssig Trafik. Man kræver fra Erhvervskredse stadig nye Dampskibslinier, men de stedlige Redere kræver Statstilskud til nye Linier.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Generalforsamling

Det forenede Dampskibsselskab har afholdt Generalforsamling. Højesteretssagfører Holten-Bechtolsheim dirigerede. Bestyrelsens Formand, Grosserer Holger Laage-Petersen indledede med nogle Mindeord over Godsejer Theilmann.

Direktor Kørbing aflagde Beretningen og Regnskabet, som vi har omtalt tidligere. Ved Regnskabet kommenteredes enkelte Poster. Stigningen i Udgifterne til Skibene paa 3 Mill. Kr. fordelte sig hovedsagelig paa Udgifter til Brændsel (½ Mill. Kr.), Folkehjyre (½ Mill. Kr.), Reparationer (800,000 Kr.) og Lods- og Havnepenge (50,000 Kr.). Rentekontoen er 400,000 Kr. mindre end Aaret forud.

Skibenes Kapitalkonto er paa 48,552,500 Kr.

I Selskabets Flaade findes 44 Lastskibe, der er bogført til 9,608,000 Kr., hvilket svarer til en Gennemsnitspris af 73,04 Kr. pr. Ton dw. (Af disse Skibe er 19 nedskrevet til Ophugningsværdi).

Desuden findes 5 Diesel-Motor-Lastskibe, der er bogført til 4,776,000 Kr., hvilket svarer til en Gennemsnitspris af 105,66 Kr. pr. Ton dw.

Resten af Flaaden bestaar af 49 Passager- og Eksportskibe (35 Dampskibe og 14 Diesel-Motorskibe), der er bogført til 33,858,000 Kr. (Heraf er 10 Skibe nedskrevet til Ophugningsværdi).

Til Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Otto E. Andersen og Generalkonsul Franz Norstrand samt nyvalgte Folketingsmand, Gaardejer Johs. Kyed.

Nyordning i Frihavnen

Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab har fra og med 1. April indført en Nyordning, som vil betyde en Lettelse med Hensyn til Ekspeditionen af de Angivelser paa Toldgods, som af Frihavnselskabet skal transporteres til Frihavens Vejerbod.

Angivelserne vil fremtidig af Frihavnselskabet blive sendt til Vejerboden, hvis Formand drager Omsorg for Protokolleringen, og hos hvem de klarerende kan erholde Angivelserne udleveret til Brug ved Klareringen.

Søfartens Fremme

Foreningen til Søfartens Fremme afholdt Tirsdag sin aarlige Generalforsamling, hvor Formanden, Kontreadmiral Cold, aflagde Beretning.

Det udtales heri, at Foreningen i Aar kan glæde sig ved en betydelig Tilgang af nye Medlemmer og Bidragydere. Paa Grund af den større Tilgang af Elever til Københavns Navigationsskole er Pladsforholdene efterhaanden blevet saa utilfredsstillende, at Undervisningen lider derunder. Foreningen havde da Valget mellem at opsigte Radioafdelingen til Frallytning eller søge Ministeriets Hjælp til Udvidelse af Lokalerne, idet man ikke uden at indskrænke Understøttelserne kunde give Afkald paa den Lejeindtægt, der kommer fra private Lejere. Ved Imødekommenhed fra Søfartsministeriet er det nu ordnet saaledes, at en privat Lejer er sagt op, mod at Ministeriet godtgør den herved tabte Lejeindtægt, og Skolens Lokaler kan derved udvides.

Foreningen har i Aarets Løb ydet næsten 11,000 Kr. til Navigationsskolen, foruden at den har støttet en Række andre Institutioner med Tilknytning til Søen.

Skolen naaede i Fjor sit hidtil største Elevental, nemlig 160, og der er forberedt til følgende Eksaminer: Kystskipperprøven, Styrmandseksamen, Skibsførereksamen og Radioekspedientprøverne. Efter at man nu gennem flere Aar har undervist i Regnskabsførelse for Navigatorerne, er dette Fag nu optaget i den almindelige Undervisning. Fra 23. til 29. Maj var Skibsførerklassen paa Togt med Isbryderen »Stærkodder«.

Efter Formandens Beretning aflagde Kassereren, Kaptajn Prip, Regnskabet, der viser, at Foreningen har en Formue paa 473,000 Kr. Regnskabet balancerer med 75,400 Kr. og udviser en Kassebeholdning paa 9,500 Kr.

Franck & Tobiesen overlager Repræsentationen for Hallandsbolaget

Hallands Angbåts Aktiebolag. Göteborg, der opretholder den regelmæssige Trafik paa Ruten Göteborg—København—Lübeck, har overdraget Repræsentationen i København til Firmaet Franck & Tobiesen, saavel for Passager- som Godstrafiken.

Denne Ordning betyder en Centralisering for de forskellige udenlandske Rederier, som opretholder regelmæssig Fart paa Østersøen og Sveriges Kyst, idet Firmaet Franck & Tobiesen nu har den samlede Repræsentation for det nævnte Hallands Angbåts Aktiebolag, for Stockholms Rederiaktiebolag Svea, der trafikerer hele den svenske Kyst, samt Finska Angfartygsbolaget, der har de regelmæssige direkte Ruter for Gods og Passagerer fra København til de finske Havne og i Samsejling med andre Trafiken Stockholm—Finland.

Desuden repræsenterer Franck & Tobiesen som be-

kendt den tyske Linie Bugsier Reederei, der i Forening med Det Forenede Dampskibs-Selskab har Samsejling paa Hamburg, samt Rederiet Sloman jr.s Linier paa Middelhavet.

K. B. Paaskeøl

12 Aar giver ikke noget stort Jubilæum, men er dog nok til at skabe Tradition for KB Paaskeøl. At Ideen med at brygge en særlig, fyldig Hvidløbsort til Paasken har været rigtig, fremgaar bedst af den stadig voksende Popularitet, som KB Paaskeøl kan glæde sig ved.

De forenede Kulimportører

Aktieselskabet »De Forenede Kulimportører« har udsendt Meddelelse om, at Selskabet til Aktieselskabs-Registeret har anmeldt som nyt Selskabsnavn: »De Forenede Kulimportører Holding-Company A/S« og samtidig stiftet: »De Forenede Kulimportører Handels-Selskab A/S«, som fortsætter den af »De Forenede Kulimportører A/S« hidtil drevne Forretning med Kul og Koks m. m.

Ved denne Nyordning samles hele Virksomheden i det nystiftede Holding Company, og Handelen med Kul og Koks m. m. fortsættes af det ligeledes nystiftede »De Forenede Kulimportørers Handels-Selskab«, der altsaa fortsætter »De forenede Kulimportører's Virksomhed. Dette Selskab har hidtil som Formand haft Grosserer Julius A. Christensen, der imidlertid nu udtræder af denne Bestyrelse og indtræder som Formand for det nye Holding Company. Som det tredje Led i Virksomheden fortsætter »Dampskibsselskabet D. F. K.« med uforandret Bestyrelse og Direktion.

De to hidtidige Selskaber »De forenede Kulimportører« og »Dampskibsselskabet D. F. K.« har hver haft en Aktiekapital paa 2 Millioner Kroner, idet Kapitalen i begge Selskaber for et Aars Tid siden forhøjedes fra 1 Million til 2 Millioner Kr. Ved Nyordningen er den samlede Kapital altsaa forøget med 2 Millioner Kr.

Spansk Erstatning til Norge

Den spanske Chargé d'affaires i Oslo har overrakt Udenrigsminister Koht en Check paa 167,782 Kr. som Erstatning til de Søfolk, som kom til Skade, og til de efterladte efter de Søfolk, som omkom ved Luftbombardementet af Dampskibet »Gulnes« den 7. December 1936.

Carlsberg Paaskebryg

I Lighed med tidligere Aar har Carlsberg atter i Aar udsendt sit populære Paaskebryg, og snart vil de kendte gul-røde Etiketter live op paa Frokostbordene og i Butikkerne.

Carlsberg Paaskebryg 1938 er en Aargang, som hurtigt vil blive udsolgt — sent glemt! Dens Fylde og Kraft, dens faste, fede Skum og dens varme, dybtgyldne Farve gør den til et Bryg, der vil blive lagt særlig Mærke til.

Nye store Legater for Søfarten

Den i Fjor afdøde Direktør for Dansk-Russisk Dampskibsselskab Kaptajn J. Chr. Jensen og hans fornyle afdøde Hustru, har efterladt en meget betydelig Formue, der udelukkende skal gaa til velgørende Formaal og her i første Række til Søfarten.

»Den almindelige danske Skibsførerforening« faar overladt et Beløb paa 100,000 Kroner. »Sømandsforeningen af 1856« faar 100,000, og det samme gælder »Kronprins Frederiks Fond til Understøttelse af dem, hvis Forsorgere er omkommet under Forsøg paa Redning af skibbrudne Medmennesker«. Hertil kommer, at »Bombebøssen« for kort Tid siden fik overladt 50,000 Kroner.

Nationalforeningens til Tuberkuløsens Bekæmpelse« og »Dansk Røde Kors«, hvis Arbejde laa Kaptajn Jensen stærkt paa Sinde, faar ogsaa 100,000 Kroner hver.

Resten af Formuen, der antages at ville andrage en Million, skal udelukkende anvendes til velgørende og almennyttige Formaal. De nærmere Bestemmelser om Anvendelsen skal træffes i et Fundats, paa hvilket der vil blive søgt kongelig Konfirmation, og det antages, at Fonden kan træde i Virksomhed i Løbet af 1939.

Generalforsamling

Dampskibsselskabet »Norden« har afholdt Generalforsamling. Højesteretssagfører Bülow ledede Generalforsamlingen og gav Ordet til Formanden, Højesteretssagfører Møldrup, der aflagde Beretning og Regnskab.

Fra Aktionærside udtaltes, at det var et godt Regnskab, men maaske kunde man have ventet et noget større Overskud. Andre mindre Selskaber har givet et bedre Udbytte, men Aarsagen er maaske den, at »Norden's Skibe var time-chartret, saaledes at Selskabet ikke har faaet Del i hele det Overskud, som den gode Konjunktur har givet.

Formanden udtalte: Det er rigtigt, at Skibene har været chartret til en Pris, der er udmærket, og vi er saaledes garanteret mod Nedgang, der kan give andre Tab. Efter Kurserne er »Norden« ikke det fineste Selskab, men jeg tror, det er det. Vi har konsolideret os saaledes,

at der altid er sikret Aktionærerne Udbytte.

Der blev givet Decharge for Regnskabet, og Udbyttefordelingen blev godkendt. Kommandorkaptajn Vest valgtes til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for afdøde Grosserer Vald. Paulsen.

»Tongking« i Brand ved Penang

Natten til Søndag modtog Ø. K. Telegram fra Penang, der meddelte, at Besætning og Passagerer paa Motorskibet »Tongking« havde forladt Fartøjet, der da laa brændende for Anker paa Penangs Red, efter at man i Timevis havde kæmpet mod Flammerne. Paa dette Tidspunkt var det ganske usikkert, om det kunde lykkes at redde Skibet, hvis Last af Copra og Stykgods er yderst brandfarlig.

Saa vel Besætningen som de 5 engelske Passagerer og Kaptajn A. Bergs Hustru var velbeholden kommet i Land.

Senere Telegrammer viste, at det var en meget alvorlig og omfattende Brand, og der er ikke megen Chance for at redde Skibet, hvis Værdi er 3—4 Millioner Kroner.

Prøvetur

Med det nybyggede Fragt-Motorskib »Ragnhild«, der er bygget paa »Helsingør Skibsværft« til Dampskibsselskabet Torm, København, foretoges forleden officiel Prøvetur i Sundet.

»Ragnhild« er det tredje Skib af samme Type og Størrelse, der er leveret fra Værftet til Rederiet. Det er Søsterskib til »Helvig« og »Olga S.« og laster 3900 Tons. Vi har tidligere givet en indgaaende Beskrivelse af disse Skibe, som er bygget til British Corporations Klasse og udstyret efter de mest moderne Principper for hurtig Losning og Ladning. »Ragnhild« er udstyret med en B. & W.-Dieselmotor paa 3600 HK., der er i Stand til at give Skibet en Fart paa Last af 14 Knob. I øvrigt er det forsynet med Sabroes Proviant-Køleanlæg og moderne Navigationsmidler.

»Ragnhild« føres af Kaptajn C. K. Nielsen.

Dampskibsselskabet Torm vil i Løbet af Aaret yderligere faa leveret et fjerde Skib af samme Type. Det ventes at være færdigt til Levering fra Værftet omkring Nytaar.

PERSONALIA

Dødsfald

Tidligere Skibsfører i Akts. Dannebrog, C. K. Hansen. Kaptajn *Emil Horn* er død, 77 Aar gl.

Kaptajn Horn kom som 15-Aars Dreng ud at sejle med forskellige Sejlskibe, ansattes siden som 2. Styrmand i Dampskibsselskabet »København«, hvor han efterhaanden tjente sig op gennem Graderne indtil han i 1898 udnævntes til Fører af S/S »Dania«. Da Rederiet standsede i

1910, var han Fører af S/S »Philadelphia«, som overtoges af D/S »Dannebrog« og fik Navnet »Jungshoved«.

Dette Skib førte han i 22 Aar, indtil han i 1927 sagde Søen Farvel. Kaptajn Horn, der har udført mere end én Redningsdaad, var afholdt i vide Kredse.

Overfartslederen paa Gedser—Warnemünde-Ruten, Kaptajn *Dyrhauge Hansen* er død. 63 Aar gammel.

Kaptajn Dyrhauge Hansen, der var en meget kendt og afholdt Mand i Søfartskredse og blandt de talrige Passagerer, han kom i Berøring med, havde i længere Tid været svagelig.

Kaptajn *Henrik Frisk*, Damperen »Mathilde« af Norrkøping, er død i Odense. Kaptajn Frisk sejlede i fast Fart paa England; men paa de sidste to Rejser var han syg, og den 22. Januar kom han hjem. Kaptajn Henrik Frisk var svenskfødt, og han sejlede stadig for det svenske Rederi, der ejede den store Englandsbaad »Mathilde«, men han havde sit Hjem i Odense.

70 Aar

Et kendt Navn indenfor Skibsfarten, Ingeniør Holger Tuxen, Charlottenlund, fyldte Tirsdag 70 Aar. Efter at være blevet polyteknisk Kandidat, ansattes han som Ingeniør ved Bureau Veritas, først i Glasgow, senere i Newcastle. I 1901 flyttede han til Danmark, var Leder af Det Norske Veritas' Kontor i København og fra 1929 Ingeniør hos Burmeister & Wain.

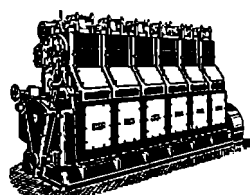
Ingeniør Tuxen er Medstifter af »Søfartsteknisk Forening«, i hvis Bestyrelse han stadig sidder.

BEKENDTGØRELSE

AF Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil en Portion, stor 500 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1937 har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inder Udgangen af Juni Maaned 1938.

Justitsministeriet, den 2. April 1938.



BUKH DIESEL MOTORER
4 TAKT
MED TRYKFORSTØVNING
MED TRYKLOMBØSSMØRING
HOVED-
MOTORER 6-600 H.K. HJÆLPE-
MOTORER

A/S MOTORFABRIKEN BUKH
TELF. 505 . KALUNDBORG . TELF. 506

POSITIONSLISTE PR. 6. APRIL 1938

A

s.s. *Aalborg* oplagt Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aaro* afg. Rotterdam 16.3. til Lissabon.
s.s. *Aaro*, Bastrup, afg. Barry 29.3. til Island.
s.s. *Aase* ank. La Rochelle 30.3.
m.l. *Aase Mærsk* afg. Las Piedras 22.3.
s.s. *Absalon* afg. Dublin 28.3.
m.s. *African Reefer* afg. Hook of Holland 24.3.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Rotterdam 5.5. for Hamburg hjg.
s.s. *Agnete* afg. Clyde 21.3. til Dakar.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Alexandria 24.3.
s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 8.3. til Necochea.
s.s. *Alfa* afg. Casablanca 1.4.
s.s. *Alf* afg. Methil 29.3. til Kbhvn.
s.s. *Algarve* ank. Kbhvn. 5.4.
m.s. *Almena* afg. New York 18.3. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Bangkok 27.3.
m.s. *American Reefer* pass. Cristobal 5.4.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Los Angeles 27.3. for Cristobal hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Rotterdam 25.3.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Philadelphia 25.3.
s.s. *Anna* afg. Casablanca 2.4.
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Ushant 6.4. for Dakar udg.
s.s. *Anne* afg. Tel Aviv 24.3. til Jaffa.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Freeport 12.3.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Newcastle on Tyne 29.3.
s.s. *Aslaug* afg. Jaffa 24.3. til Cardiff.
s.s. *Alssund*, Hansen, afg. Buenos Aires 2.4. til Necochea.
m.s. *Argentina* afg. Esbjerg forv. 5.4. til Gulpen.
m.s. *Arizona* afg. Oslo forv. 5.4. til Kbhvn.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Savannah 30.3. til San Pedro.
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Kap det gode Haab 27.3. for Fremantle udg.
m.s. *Asnæs* pass. Needles 2.4.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Astoria 4.4.

B

s.s. *Astra* afg. New Orleans 28.3. til Antilla.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Kbhvn. 3.4. p. R. t. Danzig.
m.s. *Australian Reefer* ank. Tel Aviv 6.4.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. San Francisco 1.4. for Japan
s.s. *Avance* pass. Spurn Hd. 4.3. p. R. t. Haifa.

s.s. *Belgien* ank. Rouen 30.3.
m.l. *Bente Mærsk* afg. Batoum 24.3.
s.s. *Bergenhus* ank. Kbhvn. 4.4.
s.s. *Bertha* pass. Skagen 22.3.
s.s. *Bes* pass. Dunnet Head 1.4.
s.s. *Betta* ank. Gdynia 4.4.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Galveston 22.3.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Leith 3.4.
s.s. *Birgitte* ank. Jaffa 26.3.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Tabacouta 28.3.
s.s. *Bodil* ank. Kbhvn. 5.4.
s.s. *Bogø*, Nielsen, oplagt.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Aden 1.4. for Colombo udg.
m.s. *Bornholm*, Haurc-Petersen, ank. Baltimore 1.4.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Methil 2.4. til Kbhvn.
s.s. *Brasilien* afg. Esbjerg 30.3. til Rosario.
m.s. *Brazilian Reefer* ank. Rotterdam 5.4.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Alexandria 28.3.
s.s. *Britta* pass. Helsingør 1.4.
s.s. *Broholm* ank. Alexandria 3.4.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Gdynia 28.3.
s.s. *Brynhild* ank. Helsingør 24.3.

C

m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Corvo 3.4. for St. Thomas udg.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Valparaiso 1.4.
s.s. *Carmen* pass. Helsingør 1.4.
m.l. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 20.2.
m.s. *California* afg. Lissabon 2.4. til Kbhvn.
s.s. *Charkow* ank. Gdynia 4.4.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Manila 1.3.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

5.4.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	452,00	AMSTERDAM.....	250,40
BERLIN.....	181,15	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	14,15	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,10	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,80	PRAG.....	15,90
ROM.....	24,00	WARSAWA.....	85,60

m.s. *Chilean Reefer* afg. St. John 5.4.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Oslo 5.4. udg.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Havre 28.3.
 m.s. *Chr. Holm* ank. Le Havre 4.4.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Providence Isl. 1.4. p. R. t. Moulmein.
 s.s. *Christiansborg* ank. Kingston 2.4.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Aarhus 4.4.
 m.s. *Clara*, Johansen, ank. Bordeaux 28.3.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, forv. ank. Capetown 5.4.
 s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Skagen 25.3. p. R. t. Bayonne.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Barry 31.3.

D

s.s. *Dagmar* ank. London 5.4.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 3.4. til Aalborg.
 s.s. *Dagmar* pass. Gibraltar 5.4.
 s.s. *Dania*, Danholt, Dok, Kbhvn.
 m.s. *Danmak* forv. ank. Baytown 18.4.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Aden 4.4. for Rangoon udg.
 s.s. *Delaware* afg. New York 24.3. til Oslo.
 s.s. *Douro* ank. Kbhvn. 31.3.

E

s.s. *E. M. Dalgas* pass. Prawle Pt. 1.4. øslg.
 s.s. *Ebro* ank. Lissabon 5.4.
 s.s. *Edv. Nissen* oplagt.
 s.s. *Effie Mærsk* oplagt.
 s.s. *Egholm* ank. Kbhvn. 5.4.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Port Bouet 4.4.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Gibraltar 31.3. til Ceuta.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Mobile Ala. 1.4.
 s.s. *Elisabeth* afg. Ghent 30.3.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Jaffa 23.3.
 s.s. *Ellen* pass. Amsterdam 22.3.
 s.s. *Ellensborg* pass. Kbhvn. 5.4.
 s.s. *Else* ank. Kotka 5.4.
 s.s. *Emanuel* oplagt i Marstal.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Digby 25.3.
 m.t. *Emma Mærsk* ank. Calcutta 23.3.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Gdynia 2.4.
 s.s. *Erik Boye* afg. London 29.3.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* pass. Brunsbüttel 4.4.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 31.3.
 s.s. *Ester* afg. Windau 5.4.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Halifax 31.3.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 15.3. p. R. t. Haifa.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. New Westminster 5.4. for San Francisco hjg.

F

s.s. *Fanø*, Korff, oplagt.
 s.s. *Finland* afg. Seaham 30.3. til Aalborg.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Southampton 4.4. for Marseilles udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Setubal 3.4.
 s.s. *Frankrig* ank. Rouen 30.3.
 s.s. *Fredensborg* ank. Helsingør 26.3.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Barrow-in-Furness 3.4.
 s.s. *Freja* ank. London 27.3.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 15.3.
 s.s. *Frode* afg. Swansea 1.4. til Boston.
 s.s. *Fylla* ank. Antwerpen 23.3.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 29.3.
 s.s. *Georgia* ank. Kbhvn. 26.3.
 s.s. *Gerda* ank. Nakskov 26.3.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Frederikshavn 22.3.
 s.s. *Gerd* afg. Clyde 9.3. til Cuba.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Hongkong 29.3.
 s.s. *Gorm* afg. Madeira 3.4. til Kbhvn.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Hongkong 29.3.
 s.s. *Grete* pass. Flores 30.3.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* i Limerick.
 s.s. *Gudrun* afg. Alexandria 22.3. til London.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Liverpool 31.3. til Lisbon.
 s.s. *Gunhild* pass. Lizard 1.4. øslg.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Gdynia 24.3.

s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 5.3. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. Clyde 12.3. til Haifa.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hajnia*, Ravn, afg. Stettin 3.4. til Odense.
 s.s. *Haldan* ank. Bordeaux 2.4.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Oporto 29.3.
 s.s. *Hanne* afg. Istanbul 12.3. til Haifa.
 s.s. *Hans*, From, afg. Skien 5.4. til Køge.
 s.s. *Hans Broge* pass. Ushant 28.3.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Gdynia 30.3. til Bordeaux.
 s.s. *Harald* ank. Danzig 29.3.
 s.s. *Harriet* ank. Svendborg 20.3.
 s.s. *Helene* pass. Helsingør 1.4.
 s.s. *Helga* afg. Iquique 2.4.
 m.s. *Helvig* pass. Prawle Pt. 31.3. p. R. t. New York.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Le Havre 23.3. til Corpus Christi.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Ushant 1.4.
 m.s. *Herdis* pass. Gibraltar 27.3.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Bordeaux 29.3.
 s.s. *Hilde* afg. Jaffa 27.3. til Hull.
 s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 2.4.
 s.s. *Holland* afg. Danzig 29.3.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Rashin 31.3. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 1.4.
 s.s. *Inge Mærsk* pass. Helsingør 1.4. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Inger Toft* ank. Setubal 22.3.
 s.s. *Inger* ank. Danzig 4.4.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Genoa 22.3. til London.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Huelva 30.3.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Santos 1.4.
 s.s. *Ivon Kondrup*, Larsen, ank. Ghent 4.4.
 s.s. *Ivar* afg. New Orleans 5.4. til Galveston.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 4.4.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Fort de France 15.3.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Göteborg 20.3.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Marseilles 30.3.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Singapore 1.4. for Manila hjg.
 s.s. *Jenny* pass. Dungeness 1.4.
 s.s. *Jenny* afg. Hull 5.4.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Casablanca 26.3. til Saffi.
 s.s. *Johanne* ank. Themsen 4.4.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Halifax 24.3.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 4.4.
 s.s. *Jonna* afg. Buenos Aires 1.4.
 s.s. *Juliane* afg. Danzig 26.3.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, pass. Gibraltar 4.4. for London hjg.
 s.s. *Jutta* afg. Alexandria 3.4.
 s.s. *Jytte* afg. Huelva 31.3. til Kalundborg.
 s.s. *Jagersborg* opl. Kbhvn. 10.3.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Bilbao 31.3. til Ymuiden.
 s.s. *Katholm* ank. Aalborg 5.4.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Garston 3.4.
 s.s. *Karen* ank. Middlesbro 31.3.
 s.s. *Karen Toft*, afg. Rouen 1.4.
 s.s. *Karla* afg. Maiori 5.4.
 m.t. *Katrine Mærsk* pass. Bermuda 21.3.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Swansea 24.3. til Venice.
 s.s. *Kentucky* afg. Boston 2.4. til Baltimore.
 s.s. *Kirsten* ank. Hamburg 26.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Antwerpen 24.3.
 s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, ank. Kbhvn. 2.4.
 s.s. *Knud Rasmussen* ank. Cristobal 30.3.
 s.s. *Knud Villemoes* oplagt.
 s.s. *Knut* ank. Pomaron 28.3.
 s.s. *Kongea* afg. Burntisland 23.3.

L

s.s. *Laila* pass. Cristobal 31.3.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Nakskov 2.4.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* afg. Cardiff 30.3.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Glasgow 24.3. til Trinidad.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Grangemouth 22.3.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Aalborg Værft 18.3.
 s.s. *Lilian* ank. Stockholm 5.4.
 s.s. *Lilleborg* ank. Aalborg 1.4.
 s.s. *Lily* afg. Horsens 29.3.
 s.s. *Linda* afg. Malaga 4.4.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Goole 2.4. til Oslo.
 m.s. *Louisiana* ank. Kbhvn. 4.4.
 s.s. *Lundby*, Lund, afg. Santiago de Cuba 4.4. til Mangonillo.
 s.s. *Lynæs* pass. Barry 2.4.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Hampton 21.3. til Santiago.
 s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 3.4.
 s.s. *Maja* afg. Immingham 4.4.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Seattle 31.3. udg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Helsingør 29.3. til Boston (Lincs).
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Los Angeles 30.3.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dakar 30.3. til Marseilles.

s.s. *Margrete* ank. Blyth 25.3.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 4.4.
 s.s. *Marianne* afg. Sunderland 29.3.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Le Havre 17.3. til Beaumont.
 s.s. *Marie Toft*, afg. Ymuiden 30.3.
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 2.4.
 m.s. *Marocco* afg. Neapel 4.4. til Catania.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Preston 1.4.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Cabo Carvoeiro 28.3.
 s.s. *Marx* ank. Svendborg 14.3.
 s.s. *Maryland* afg. New York 2.4. til Oslo.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Balboa 31.3.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Colombo 5.4. hjg.
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 25.3. til Antwerpen.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Sabang 12.3. til Bangkok.

N

s.s. *N. C. Monberg*, fung. Spelmann, ank. Danzig 1.4.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* ank. Preston 31.3.
 s.s. *Nancy* ank. Nakskov 11.2.
 s.s. *Nerma* ank. Rotterdam 5.4.
 s.s. *Nevada* afg. Malmø forv. 5.4. til Åhus.
 m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Panama 15.3.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Los Angeles 29.3. til New York.
 s.s. *Niels R. Finsen* pass. Finisterre 29.3.
 s.s. *Niobe* ank. Kbhvn. 24.3.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* afg. Port Said 20.3. til Dunkirk.
 s.s. *Nordborg* ank. Tyne 4.4.
 s.s. *Nordby* afg. Boness 30.3. til Gedser.
 m.s. *Norden* afg. Curacao 18.3. til Land's End.
 m.s. *Nordfarer* ank. Madras 24.3.
 m.s. *Nordhavet* afg. New York 24.3. til Lisbon.
 m.s. *Nordhval* ank. Port Arthur 21.3.
 m.s. *Nordkap* afg. Istanbul 28.3. til Izmir.
 s.s. *Nordlys* ank. Bergen 21.3.
 m.s. *Nordpol* ank. New York 10.3.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. New York 18.3. til Montevideo.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 5.4.
 s.s. *Olga* ank. Skive 29.3.
 m.s. *Olga S.* ank. London 30.3.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Bordeaux 30.3. til Saffi.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Panama 5.4.
 m.s. *Oregon* afg. Santos 4.4. til Rio.
 s.s. *Orion* afg. Norfolk 28.3.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Gdynia 24.3. til Nice.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Greenock 8.3. til St. Thomas.

P

s.s. *P. Madsen* oplagt.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Rotterdam 28.3.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Philippeville 2.4. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Randers 2.4. til Danzig.
 s.s. *Paula* pass. Cristobal 1.4.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Yokohama 5.4. for Osaka udg.
 s.s. *Peter Lassen* forv. ank. Los Angeles 4.4.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Shanghai 1.4.
 s.s. *Pia* ank. St. Nazaire 30.3.
 s.s. *Polly* ank. Danzig 29.3.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Nyborg 3.4.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Helsingør 31.3. til Kbhvn.
 s.s. *Randa* pass. Dungeness 5.4.
 s.s. *Riga* afg. Brussel 4.4.
 s.s. *Rigmor* afg. Sfax 24.3.
 s.s. *Rikke* afg. Easham 31.3. til Blyth.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 4.4.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Murmansk 24.3.
 s.s. *Robert* pass. Oitavos 29.3.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. New York 24.3.
 s.s. *Rosenborg* ank. Ridham 1.4.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 5.4. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Aden 20.3.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Savannah la Mar 3.4.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. St. Nazaire 2.4.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Ghent 2.4.
 s.s. *Seine* ank. Riga 4.4.
 s.s. *Sejro*, Rasmussen, ank. Landskrona 1.4.
 s.s. *Selma* ank. Swansea 5.4.
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 19.3.



m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Cebu 3.4. for Singapore hjg.
 s.s. *Signe* pass. Ushant 25.3. p. R. t. Genoa.
 s.s. *Sigrid* afg. Casablanca 26.3. til Stockholm.
 s.s. *Sigrun* afg. Kbhvn. 2.4. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg* pass. Villano 3.4.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Leith 1.4. til Aalborg.
 s.s. *Skagen* ank. Ghent 2.4.
 s.s. *Skagerak* afg. Kbhvn. 30.3. til Gdynia.
 s.s. *Skandia* afg. Göteborg 5.4.
 s.s. *Skjold* ank. Dunkirk 3.4.
 s.s. *Skodsborg* ank. Danzig 2.4.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 4.4.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Huelva 3.4.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Helsingør 24.3. til Bordeaux.
 s.s. *Sophie* pass. Falmouth 28.3.
 s.s. *Stadion II* afg. Oslo 2.4. til Drammen og Skien.
 s.s. *Stat*, Nielsen, ank. Huelva 31.3.
 s.s. *Stella* ank. Aalborg 24.3.
 s.s. *Stensby*, Kähler, afg. Antigua 30.3. til Garston.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Port Albani 23.3.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Kbhvn. 31.3.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Bayonne 23.3.
 s.s. *Svanhild* afg. Swansea 4.4. til St. John, N. B.
 s.s. *Svanholm* afg. Antwerpen 5.4. til Casablanca.
 s.s. *Svava* ank. Kbhvn. 30.3.
 s.s. *Svend Pii* oplagt.
 s.s. *Søborg* ank. Aalborg 27.3.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 31.3. til Manchester.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Fremantle 9.4.
 s.s. *Tanja* afg. Bizerta 4.4.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. New York 7.4.
 s.s. *Teddy*, Meyer, pass. Kieler Kanalen 5.4. til Esbjerg.
 s.s. *Tekla* pass. Gibraltar 21.3. p. R. t. Clyde.
 s.s. *Tennessee* afg. Bahia 4.4. til St. Vincent.
 m.s. *Thyra S.* afg. Algiers 23.3. til Jaffa.
 s.s. *Tomsk* afg. Oran 4.4. til Algiers.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Penang 2.4. hjg.
 s.s. *Tonny*, Schröder, afg. Malmø 5.4. til Göteborg.
 s.s. *Tove* pass. Ushant 21.3. p. R. t. Oporto.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Bayonne 4.4.
 s.s. *Transporter* afg. Burntisland 30.3. til Korsør.
 s.s. *Trio*, Svane, pass. Kieler Kanalen 5.4. til Esbjerg.
 s.s. *Trondhjem* ank. Bergen 5.4.
 s.s. *Tula* afg. Antwerpen 2.4. til Alexandria.
 s.s. *Tureby*, Eriksen, afg. La Plata 26.3. til Sorel.
 m.s. *Tunis* ank. Alexandria 5.4.

U

s.s. *Uffe* afg. Oran 4.4. til Antwerpen.
 s.s. *Ulla* afg. Santos 3.4.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Dundee 27.3.
 s.s. *Uranienborg* ank. Kbhvn. 27.3.

V

s.s. *Valborg* afg. Kbhvn. 29.3. til Marseilles.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Methil 2.4. til Thisted.
 s.s. *Venus* ank. Kbhvn. 30.3.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Kbhvn. 6.3.
 s.s. *Viborg* afg. Garston 2.4.
 s.s. *Viola* ank. Antwerpen 19.3.
 s.s. *Virginia* afg. Aarhus forv. 5.4. til Odense.
 s.s. *Vitus Bering* afg. San Francisco 31.3.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. Capetown 8.4.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Ymuiden 31.3.
 s.s. *Wm. Th Malling*, Jensen, ank. Teneuzen 2.4.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 5.4. til Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* opl. Kbhvn. 26.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

STEVEDORE

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

Aalborg

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkaco

ROTTERDAM

Telephones:
84880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberløf for Træskibe
Patent Mørje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13778.

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sei. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —
Brasilien — Nordafrika — Italien —
Spanien — Portugal — Frankrig —
Belgien — Tyskland — Storbritannien —
Island — Norge — Sverige — Danzig —
Lettland — Litauen — Estland —

GIESCHE HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

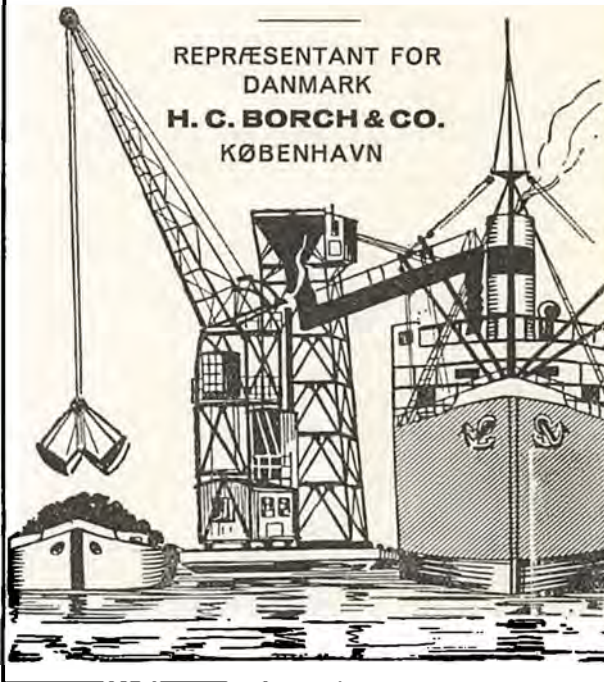
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.



REPRÆSENTANT FOR
DANMARK
H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 6. April 1938.

Nr. 14.

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

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

Danmark.

1006. Afmærkningen i indre danske Farvande atter i Orden.

Afmærkningen i indre *danske* Farvande kan atter forventes at være paa Plads og i Orden.

(E. f. S. Nr. 1/1 1938.)

I. Østersøen.

1007. Sverige S.-Kyst. Indløbet til Pukavik. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 13/890. Stockholm 1938.)

Den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa $56^{\circ} 07'_{,47}$ N. $14^{\circ} 44'_{,08}$ E. er flyttet til $56^{\circ} 07'_{,17}$ N. $14^{\circ} 44'_{,08}$ E., S. for *Nyppgrund*.

1008. Sverige. Södertälje—Femörehuvud. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 13/953. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Korsnäsgrundet c. $58^{\circ} 51'$ N. $17^{\circ} 36'$ E. *Algubbsgrundet*. *Västra Stendörren*.
(E. f. S. Nr. 51/3922 1937.)

1009. Sverige. Öregrundsgrepen. Bellonagrundet Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 13/952. Stockholm 1938.)

Lystønden *Bellonagrundet* paa c. $60^{\circ} 22'$ N. $18^{\circ} 24'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 52/4019 1937.)

1010. Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Grepen* paa c. $60^{\circ} 28'$ N. $18^{\circ} 18'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 1/7 1938.)

1011. Sverige. Bottniska Bugt. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 13/887 og 13/888. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Tønder er atter udlagt paa Station:
Lys- og Fløjetønden *Giffards grund* c. $60^{\circ} 32'$ N. $18^{\circ} 43'$ E. Lystønden *Argos grund* c. $60^{\circ} 38'$ N. $18^{\circ} 22'$ E.
(E. f. S. Nr. 3/151 1938.)

- 1012. Sverige. Bottniska Bugt. Gävle Farvandet. Lystønder genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 13/950. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Heros grund c. 60° 43' N. 17° 17' E. *Mellanskansrännan. Bomhusgrundet. Sörgrundet.*
(E. f. S. Nr. 51/3923 1937.)
- 1013. Sverige. Bottniska Bugt. Lystønder genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 13/949. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Lilla Ottergrundet c. 61° 16' N. 17° 14' E. *Branthällsudde.*
(E. f. S. Nr. 51/3925 1937.)
- 1014. Sverige. Bottniska Bugt. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 13/886. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Gåsören c. 64° 40' N. 21° 19' E. *Norra Olsgrundet. Skelleftehamn yttre og inre. Skelleftehamn. Ursvikens södra og norra. Bjuröklubb. Kräkångersfjärden södra og norra. Vännskärs yttre. Sikeå. Ralans norra og södra. Stora Fjäderägg. Bjuriken. Bergudden. Petlandskär södra, östra og västra. Jägarören.*
Blackkallen Fyr paa c. 64° 20' N. 21° 31' E. tændes, saasnart Is- og Vejrforholdene tillader det.
(E. f. S. Nr. 3/153 og 6/349 1938.)
- 1015. Finland. Skärgårdshavet. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 9/263 og 9/264. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Aukkoluoto c. 60° 21' N. 21° 43', *Ruotsalainen, Kettumaa, Ämmänletto, Palva og Lehmäsaari.*
(E. f. S. Nr. 1/14 og 6/353 1938.)
- 1016. Finland. Skärgårdshavet. Kimito Kanal. Afmærkning forandret.**
(U. f. s. Nr. 9/261 og 9/262. Helsingfors 1938.)
1. Den hvid- og rødmaalede Spirtønde med 2 fra hinanden vendende, røde Koste paa 60° 10' 52" N. 22° 53' 04" E. er permanent inddraget.
2. Følgende Ledelinie er opført:
Kimito Kanal övre paa 60° 11' 06" N. 22° 52' 34" E. En 7 m høj Stangbaake med hvid, trekantet Topbetegnelse med Spidsen nedad og med sorte Kanter.
Kimito Kanal nedre paa 60° 11' 02" N. 22° 52' 47" E. En paa Brogelænderet malet, hvid Trekant med Spidsen opad og med sorte Kanter.
Mærkerne er overet i Pejling c. 315°.
- 1017. Finland. Finske Bugt. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 9/257. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Djupkubb c. 59° 52',₅ N. 23° 37' E., *Busö, Espskär övre og nedre, Julö, Furuholm, Koön, Aspharu, Kalvholm övre og nedre, Stengrund, Tvärminne övre, östra og västra.*
(E. f. S. Nr. 12/820 1938.)
- 1018. Finland. Finske Bugt. Epskär-Porkkala. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 9/255 og 9/256. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Älgsö c. 59° 59' N. 24° 00' E., *Pävsjär, Barösunds lotsstuga, Sparvholm, Hyklösund, Svartö-Höganäs, Stora Ängstö, Vormö-Högholm, Porkkala.*
(E. f. S. Nr. 3/162 1938.)
- 1019. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 9/254. Helsingfors 1938.)
Skanslandet Fyr paa c. 60° 08',₅ N. 25° 00' E. er atter tændt.

1020. **Finland. Finske Bugt. Kalbådagrund Fyrskib genudlagt.**
(Telegram fra Lodskontoret i Helsingfors.)
Fyrskibet *Kalbådagrund* paa c. 59° 58' N. 25° 36' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 1/17 1938.)
1021. **(P). Finland. Finske Bugt. Viipuri nedre Ledefyr flyttes.**
(U. f. s. Nr. 9/253. Helsingfors 1938.)
I Løbet af Sommeren 1938 vil *Viipuri nedre* Ledefyr blive flyttet til 60° 42' 39" N. 28° 45' 15" E. og vil derefter være *Viipuri øvre* Fyr, medens det gamle *Viipuri øvre* Fyr bliver *Viipuri nedre* Fyr.
1022. **Rusland. Finske Bugt. Kopia Bugt. Kap Kolganpja Lystønde forandret.**
(N. f. S. Nr. 13/1300. Berlin 1938.)
Kap *Kolganpja* Lystønde paa c. 59° 53', N. 28° 33', E. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise grønt Et-Blink. Iøvrigt uforandret.
(Kort Nr. 277.)
1023. **Tyskland. Rügenwalde. Wipper. Tilsanding fjernet.**
(N. f. S. Nr. 13/1295. Berlin 1938.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 12/837 1938 meddeles, at den deri omtalte Tilsanding af *Wipper* Sejlløb er fjernet.
c. 54° 26' N. 16° 23' E.
(E. f. S. Nr. 12/837 1938.)
1024. **Tyskland. Rügen. Stubbenkammer. Radiofyr. Sendetid atter normal.**
(N. f. S. Nr. 13/1296. Berlin 1938.)
Sendetiderne for *Stubbenkammer* Radiofyr paa c. 54° 34', N. 13° 39', E. er atter normal, idet den forsøgsvis indførte korte Sendetid (1^m) er ophørt.
(E. f. S. Nr. 47/3634 1937.)
1025. **Tyskland. Kielerfjord. Kiel Havn. Møltenort. Lystønde udlagt.**
(N. f. S. Nr. 13/1297. Berlin 1938.)
En sort Lystønde med hvidt mærket „*Kiel 6 a*“, og som viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 16^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 6^s, er udlagt i 14,5 m Vand paa 54° 22' 50" N. 10° 11' 51" E., c. 120 m NNW. for *Møltenort Huk*. Ombyttes, naar Is gør det nødvendigt med en sort Spidstønde.
(E. f. S. Nr. 11/725 1938. Kort Nr. 279 og 298.)

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

1026. **(T). Danmark. Sundet. Københavns Havn N. Prøveboringer. Dag- og Natsignaler.**
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 12/839 1938 meddeles, at der til Orientering for de deri omtalte Borearbejder er rejst to gule og sorte, vandret sribede Master, som følger:
Den W.-lige, 20 m høje Mast med Trekant med Spidsen nedad paa 55° 42' (55") N. 12° 35' (19") E., i Buskadset umiddelbart W. for Strandpromenaden ud for Stedet, hvor den tidligere Badeanstalt *Helgoland* var beliggende.
Den E.-lige, c. 12 m høje Mast med Trekant med Spidsen opad paa 55° 42' (43") N. 12° 36' (34") E., paa *Skudehavnens* E.-Mole.
Paa den W.-lige Mast er paa Trekanten anbragt en Projektør, der viser hvidt, fast Lys i Boreliniens Retning med en Spredning af 15—20°.
Paa den E.-lige Mast er anbragt 2 klare Lanterner lodret for hinanden.
Projektør og Lanterner tændes kun, naar Orientering i Linien er nødvendig i Mørket.
(E. f. S. Nr. 12/839 1938.)

1027. Sverige. Sundet. Kullagunnarstorpsgrundet Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 13/902. Stockholm 1938.)
Klokketønden *Kullagunnarstorpsgrundet* paa c. 56° 06' N. 12° 36' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 3/168 1938.)
1028. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro NW. Lys- og Fløjtetønde udlagt.
En rød Lys- og Fløjtetønde, mærket „Vejro“, og som viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink c. 1^s, Mørke c. 1^s, Blink c. 1^s, Mørke c. 1^s, Blink c. 1^s, Mørke c. 10^s, er udlagt i 8,8 m Vand paa 55° 04' (16") N. 11° 18' (24") E., c. 3 Sm 311° fra *Vejro* Fyr. Lys- og Fløjtetønden ombyttes, naar Is kan forventes, med en rød Spirtønde. — Nøjagtig Plads vil senere blive opgivet.
(E. f. S. Nr. 11/730 1938. Kort Nr. 306, 299, 279 og 280. Danske Lods, Side 502 og 515. Fyr-Fort. Nr. 615 A. Søm.-Fort. Side 72, Nr. 17 a.)
1029. Danmark. Store-Bælt. Langelands Bælt. Albuen NNW. Hvidegrund Lystønde udlagt.
En hvid Lystønde, *Hvidegrund*, mærket „HV—GR“, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s, Blink c. 1/3^s, Mørke c. 2/3^s, Blink c. 1/3^s, Mørke c. 3/3^s, er udlagt i 10 m Vand paa c. 54° 51',9 N. 10° 56',5 E., c. 1,9 Sm 334° fra *Albuen* Fyr. Lystønden ombyttes, naar Is gør det nødvendigt, med en hvid Spirtønde. — Nøjagtig Plads vil senere blive opgivet.
(E. f. S. Nr. 10/713 1938. Kort Nr. 296, 221, 299, 298, 279 og 280. Danske Lods, Side 332 og 337. Fyr-Fort. Nr. 360 A. Søm.-Fort. Side 49, Nr. 6 a.)
1030. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 27. Marts d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,9 m.
c. 54° 50',6 N. 10° 33',1 E.
(E. f. S. Nr. 5/342 1938.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1031. (T). Sverige. Kattegat. Lilla Middelgrund Lys- og Fløjtetønde midlertidig omhyttet.
(U. f. s. Nr. 13/903. Stockholm 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Lilla Middelgrund* paa c. 56° 57' N. 11° 58' E. er i Tidsrummet 1.—30. April d. A. midlertidig omhyttet med en almindelig Lystønde med samme Fyrkarakter.
1032. (P). Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib ombyttes midlertidig.
(U. f. s. Nr. 13/904. Stockholm 1938.)
Omkring den 20. April d. A. vil Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34' N. 11° 36' E. midlertidig for et Tidsrum af c. 2 Maaneder blive omhyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakteren bliver uforandret og Lufttaagesignal afgives med Tyfon, Et-Stød hver 30^s. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Undervandstaagesignal eller Radiofyr.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1033. Danmark. Limfjorden W.-lige Indløb. Tyborøn Kanal Fyr nedlagt.
Det hvide, faste Fyr, *Tyborøn Kanal*, paa 56° 42' (09") N. 8° 12' (26") E., indenfor Dæmningen ved Høfde Nr. 56, er permanent nedlagt.
(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 112 og 448. Fyr-Fort. Nr. 513.)

1034. (P). Danmark. Graadyb Fyrskib. Fyrkarakter forandres.
I Løbet af Foraaret vil Fyrkarakteren for *Graadyb* Fyrskib paa c. 55° 20' N. 8° 05' E. blive ændret fra vekslende hvidt og rødt Gruppe-Blink til hvidt Gruppe-Blink. 3 Blink hver 1^m, Blink 5^s, Mørke 2^s, Blink 5^s, Mørke 2^s, Blink 2^s, Mørke 44^s. Samtidig forøges Lysevnen fra 18 Sm til 19,5 Sm.
Nærmere Meddelelse om Tidspunktet vil senere fremkomme.
(E. f. S. Nr. 13/916 1938. Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 1.)
1035. Danmark. Graadyb. Fano Lo. Fyr nedlagt.
Den klare Lanterne *Kremer Sand N.* paa den N.-ligste Risprisk paa 55° 27' (50") N. 8° 25' (00") E. er permanent nedlagt.
(E. f. S. Nr. 12/862 1938. Kort Nr. 308, 245 og 255. Danske Lods, Side 104. Havnelods, Side 147. Fyr-Fort. Nr. 30.)
1036. Tyskland. Weser Fyrskib Radiofyr. Sendetid atter normal.
(N. f. S. Nr. 13/1377. Berlin 1938.)
Sendetiderne for *Weser* Fyrskib Radiofyr paa c. 53° 54' N. 7° 50' E. er atter normal. idet den forsøgsvis indførte korte Sendetid (1^m) er ophørt.
(E. f. S. Nr. 48/3738 1937.)
1037. (T). England SE.-Kyst. Kingsdown. Vrag afmærket.
(N. t. M. Nr. 624. London 1938.)
Et Vrag, hvorover den mindste Dybde er 5,2 m, ligger sunket paa c. 51° 11' N. 1° 26' E., 1,11 Sm 94° fra *Kingsdown* Kirke.
Vraget er afmærket med en grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 10^s, 55 m 180° fra Vraget. Der vil snarest blive udlagt en anden Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s tæt N. for Vraget.
1038. England. Caister Road. Vrag.
(N. t. M. Nr. 591. London 1938.)
Et Vrag, hvorover den mindste Dybde er 10,1 m, ligger sunket paa c. 52° 41' N. 1° 46' E., 2,55 Sm 45° fra *East Caister* Kirke.
(Se Tillæg.)

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

1039. Frankrig. Portrieux Anduvning. Baake genopført.
(A. a. N. Nr. 12/809. Paris 1938.)
Baaken *Pointe de Portelent* paa c. 48° 38',6 N. 2° 49',3 W. er atter opført.
(E. f. S. Nr. 3/173 1938.)
1040. (T). Frankrig. Baie de Paimpol. Baake forsvundet.
(A. a. N. Nr. 12/811. Paris 1938.)
Baaken *Le Déno* paa c. 48° 48',4 N. 2° 58',0 W. er forsvundet.
1041. Frankrig. Baie de Paimpol. Baake genopført.
(A. a. N. Nr. 12/810. Paris 1938.)
Baaken *Le Taureau* paa c. 48° 48',6 N. 3° 00' W. er atter opført.
(E. f. S. Nr. 12/867 1938.)
1042. (T). Frankrig. Ile d'Ouessant. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 12/816. Paris 1938.)
Uréac'h Radiofyr paa c. 47° 27',6 N. 5° 07',8 W. vil fra den 19. April d. A. for et Tidsrum af 14 Dage være ude af Virksomhed.

1043. Engelske Kanaløer. Jersey. Sorel Point. Nyt Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 632. London 1938.)

Et nyt Fyr, der viser hvidt og rødt Et-Blink hver $7,5^s$, er tændt paa *Sorel Point* paa c. $49^{\circ} 16' N.$ $2^{\circ} 10' W.$, $0,44$ Sm 290° fra Signalstationens Flagstang. Flammens Højde: $49,7$ m. Synsvidde: 15 Sm. $2,7$ m højt rundt Taarn. Fyret er ubevogtet. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Hvidt i Pej. fra 95° til 112° . | 4. Rødt i Pej. fra 230° til 269° . |
| 2. Rødt i — - 112° - 173° . | 5. Hvidt i — - 269° - 273° . |
| 3. Hvidt i — - 173° - 230° . | |

(E. f. S. Nr. 2/111 1938.)

1044. (T). Skotland W.-Kyst. Loch Long. Undervandshindringer udlagt. Spærret Omraade.

(N. t. M. Nr. 609. London 1938.)

Undervandshindringer, der er farlige for Sejladsen, er udlagt i et Omraade med følgende Grænser:

Mod Syd: En Linie fra Baakerne c. 457 m N. for *Ardgartan Point* Observationssted paa c. $56^{\circ} 11' N.$ $4^{\circ} 46' W.$, 610 m i Retning 120° til Punkt (a). Mod Øst og Nord: En Linie fra Punkt (a) til Kysten overfor *Arrochar*. Mod Vest: W.-Kysten af *Loch Long*. Sejlads i Omraadet er forbudt, og det tilraades Skibe at holde E. om Omraadet.

1045. Irland E.-Kyst. Lough Carlingford. Vrag uskadeliggjort. Afmærkning inddraget.

(N. t. M. Nr. 613. London 1938.)

Vraget paa c. $54^{\circ} 03' N.$ $6^{\circ} 06' W.$, $0,23$ Sm 36° fra *Greenore Mole* røde, faste Fyr er uskadeliggjort og Vraglystønden inddraget.

(E. f. S. Nr. 4/253 1938.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1046. Frankrig. Petit Lejon. Tønde ombyttet med Klokketønde.**

(N. t. M. Nr. 633. London 1938.)

Spidstønden paa c. $48^{\circ} 42' N.$ $2^{\circ} 38' W.$ er blevet ombyttet med en sort Klokketønde med cylindrisk Topbetegnelse.

1047. (T). Frankrig. Ile de Groix. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(A. u. N. Nr. 12/817. Paris 1938.)

Pen-Men Taagesignal paa c. $47^{\circ} 38',8 N.$ $3^{\circ} 30',6 W.$, c. 400 m NW. for Fyret, er midlertidig ude af Virksomhed.

1048. Frankrig. Coureau de la Pallice. Lystønder udlagt.

(N. t. M. Nr. 634. London 1938.)

En sort Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver $1,5^s$, er udlagt paa c. $46^{\circ} 10' N.$ $1^{\circ} 15' W.$, $0,3$ Sm 117° fra det røde, faste Fyr paa Enden af *Pointe de Sablanceaux* Kajen.

1049. Spanien N.-Kyst. Oplysning om Miner. Sejlanvisning.

(N. f. S. Nr. 12/1213. Berlin 1938.)

Farvandene ud for den *Kantabriske Kyst* er afsøgt og rensat for Miner. Skibe, der vil anløbe Havnene paa denne Kyst om Natten, skal forud have Tilladelse dertil af Marinemyndighederne.

1050. Spanien NW.-Kyst. Oplysning om Miner. Sejlanvisning.

(N. f. S. Nr. 12/1214. Berlin 1938.)

1. Ingen Skibe maa uden forud at have indhentet Tilladelse fra Marinemyndighederne anløbe Havnene mellem *Estaca de Vares* paa c. $43^{\circ} 48' N.$ $7^{\circ} 41' W.$ og *Miños Munding* paa c. $41^{\circ} 52' N.$ $8^{\circ} 52' W.$

2. I Indløbet til *Rio de Ferrol* mellem *Bajo de la Muela* paa c. 43° 27' N. 8° 19' W. og *Ensenada de Cariño* er udlagt Miner og Netspærringer, og der fører kun et smalt Løb derind. Skibe, der er bestemt til *Rio de Ferrol*, skal afvente Tilladelse dertil og Lods udenfor en Linie mellem *Prioriño Chico* og *Punta Coitedala*. Fra en Semafor i Nærheden af *Prioriño Chico* Fyr gives Signal for Tilladelse til at løbe ind.

3. Omraadet mellem *Cabo San Adrián* paa c. 43° 20' N. 8° 50' W. og *Bajos de Baldayo* paa c. 43° 20' N. 8° 42' W. er spærret paa Grund af udlagte Miner. Skibe, der skal til *Malpica*, maa sætte Kurs derimod S. for *Bajos Baldayo*. Farvandet N. for Breddeparallellell gennem *Sisargas* er frigivet.

4. Der er udlagt Miner i Indløbene til *Pontevedra* Bugt og *Vigo* Bugt. Lodser skal tages henholdsvis ved *Isla Sálvora* paa c. 42° 28' N. 9° 01' W. og ved *Bayona* paa c. 42° 07',₄ N. 8° 50',₅ W.

1051. Afrika W.-Kyst. Accra Red. Oplysning om Tondes Plads.

(N. t. M. Nr. 627. London 1938.)

Tønden paa c. 5° 31' N. 0° 12' W. ligger c. 91 m 50° fra den i Kortet angivne Plads og 1,₁₄ Sm 115° fra *Accra* hvide Gruppe-Blinkfy.

1052. Afrika W.-Kyst. Fransk Kongo. Libreville. Grund.

(A. a. N. Nr. 10/718. Paris 1938.)

En Grund med 4 m Vand findes paa 0° 23' 03" N. 9° 25' 49" E., 1025 m 260° fra det grønne, faste Fyr paa *Libreville* Mole.

1053. Afrika W.-Kyst. Fransk Kongo. Cap Lopez. Grund.

(A. a. N. Nr. 10/719. Paris 1938.)

En Grund med 4 m Vand findes paa 0° 36' 35" S. 8° 41' 56" E.

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

1054. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Heald Bank. Lys- og Fløjtetønde forandret.

(N. t. M. Nr. 11/679. Washington 1938.)

Lys- og Fløjtetønden paa 10,₃ m Pullen paa c. 28° 58' N. 94° 19' W. er forandret fra at vise grønt Et-Blink hver 4^s. til at vise grønt Et-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 9^s. (E. f. S. Nr. 49/3170 1937.)

1055. Mexiko. Isla Jolbos. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 622. London 1938.)

Et hvidt, fast Fyr er tændt paa 21° 32' (30") N. 87° 17' (30") W. paa W.-Spidsen af *Isla Jolbos*. Flammens Højde: 11,₀ m. Synsvidde: 11 Sm. 11 m høj, hvid Træmast.

1056. Mexiko. Cozumel Island. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 622. London 1938.)

Et rødt, fast Fyr er tændt paa c. 20° 30' N. 86° 57' W. paa *San Miguel* Mole. Flammens Højde: 6,₇ m. Synsvidde: 10 Sm. Træmast.

1057. Bahama Øerne. Little Bahama Bank. Oplysninger over Dybde.

(N. t. M. Nr. 11/682. Washington 1938.)

Følgende Oplysninger er rapporteret om *Little Bahama* Bank:

1. En Klippegrund med mange Skær med 0,₀ m Vand findes 2 Sm SSE. for *South Point*, *Great Sale Cay* paa c. 26° 57' N. 78° 12' W.

2. Et Skær findes 1 Sm N. for *Mangrove Cay* paa c. 26° 55' N. 78° 36' W. Man bør nærme sig denne Ø med stor Forsigtighed, da der findes mange Skær.

3. *Hopetown* paa c. 26° 30' N. 76° 58' W. anduves bedst mellem N.-Spidsen af *Tilloo Cay* og den W. for liggende ubenævnte Ø. Tæt langs SW.-Kysten af *Elbow Cay* findes en Grund med 2,₇ m Vand.

1058. St. Domingo. Ciudad Trujillo. Kendeligt Mærke.

(N. t. M. Nr. 605. London 1938.)

En kendelig Obelisk findes paa c. $18^{\circ} 28' N.$ $69^{\circ} 53' W.$ $0,19$ Sm 240° fra det røde Blinkfyr ved *San José Fort*.**1059. St. Domingo. Ciudad Trujillo Anduvning. Vrag findes ikke.**

(N. t. M. Nr. 623. London 1938.)

Vraget paa c. $18^{\circ} 27' N.$ $69^{\circ} 53' W.$, $0,50$ Sm 177° fra *San José Fort* Fyr findes ikke og den i Kortet angivne Dybde paa $8,7$ m udgaar.**1060. Costa Rica W.-Kyst. Puntarenas. Fyr slukket.**

(N. t. M. Nr. 611. London 1938.)

Det hvide Blinkfyr $1,83$ Sm 75° fra Fyret, der viser rødt Lys med Gruppe-Formærkelser paa *Puntarenas Pier* paa c. $9^{\circ} 59' N.$ $84^{\circ} 49' W.$, er permanent slukket.**1061. Chile. Magellan Stræde. Magallanes. Navn forandret.**

(N. t. M. Nr. 11/688. Washington 1938.)

Byen *Magallanes* paa c. $53^{\circ} 10' S.$ $70^{\circ} 54' W.$ har faaet Navnet *Punta Arenas*.**1062. Peru. Coles Point. Oplysning om Fyrs Plads.**

(N. t. M. Nr. 629. London 1938.)

Fyret paa c. $17^{\circ} 42' S.$ $71^{\circ} 22' W.$ ligger c. $0,7$ Sm 50° fra den i Kortet angivne Plads og $0,225$ Sm 57° fra Observationsstedet paa *Coles Point*.
(E. f. S. Nr. 12/877 1935.)**1063. Peru. Punta Pariñas. Fyr forandret.**

(N. t. S. Nr. 12/1258. Berlin 1938.)

Det hvide, faete Fyr paa c. $4^{\circ} 40',3 S.$ $81^{\circ} 20',0 W.$ er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 1^m . Synsvidde: 19 Sm. Sort og lysegraa, vandret stribet av, firkantet, kuppeldannet Bygning.**1064. Mexiko W.-Kyst. Esccondido Bugt. Grund.**

(N. t. M. Nr. 11/690. Washington 1938.)

Et Skær med mindste Dybde $6,4$ m er rapporteret at ligge paa c. $15^{\circ} 51' N.$ $97^{\circ} 05' W.$ **1065. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Santa Rosa Island S.-Pynt. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 11/692. Washington 1938.)

South Point Fyr paa c. $33^{\circ} 54' N.$ $120^{\circ} 07' W.$ lyser i Pejlinger fra 272° til 115° .
(E. f. S. Nr. 39/3102 1937.)**1066. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt. Bonita Point Fyr. Radiofyr oprettes.**

(N. t. M. Nr. 11/693. Washington 1938.)

Omkring den 1. Maj d. A. vil der ved *Bonita Point* Fyr paa c. $37^{\circ} 49' N.$ $122^{\circ} 32' W.$ blive oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: 314 kc/s. Signalet vil blive:Bogstavet J i 1^m .Pause 2^m .Periode 3^m .Sendetider: Usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 3^m . Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 20^m og 50^m . Radiosignalet vil blive synkroniseret med Fyrets Lufttaagesignal.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1067. (T). Tunis. Passe d'Adjim. Fyr midlertidig forandret.
 (A. o. N. Nr. 12/815. Paris 1938.)
 Fyret *Chenal Ouest* paa c. $33^{\circ} 42',_{1}$ N. $10^{\circ} 36',_{3}$ E., ved Indløbet, er midlertidig forandret til at vise hvidt, fast Lys.

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

1068. Bugten ved Aden. Jibuti Bugt. Lystønde inddraget.
 (N. t. M. Nr. 637. London 1938.)
 Vraglystønden paa c. $11^{\circ} 37'$ N. $43^{\circ} 08'$ E., $0,_{25}$ Sm 337° fra Fyret paa SW.-Enden af *Marabout* Kajen, er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 9/806 1937.)

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

1069. Japan. Hokkaido. Sapporo. Luftfyr tændt.
 (N. t. M. Nr. 602. London 1938.)
 Et nyt Luftfyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s , er tændt paa c. $43^{\circ} 04'$ N. $141^{\circ} 21'$ E., $2,_{7}$ Sm 32° fra *Moina Yama* Højden. Flammens Højde: $66,_{7}$ m. Synsvide: 21 Sm. Lanterne paa 49 m høj Bygning.
1070. Japan. Honshu E.-Kyst. Hachinohe Ko. Fyr tændt.
 (N. t. M. Nr. 638. London 1938.)
 Et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s , er tændt paa *Some Kaku* paa c. $40^{\circ} 32'$ N. $141^{\circ} 35'$ E., $1,_{1}$ Sm 87° fra det grønne, faste Fyr paa *Hachinohe Ko*. Flammens Højde: 57 m. Synsvide: 20 Sm. 20 m højt, hvidt, rundt Taarn.
 (E. f. S. Nr. 12/897 1938.)
1071. Japan. Honshu E.-Kyst. Riyouri Saki. Fyr tændt.
 (N. t. M. Nr. 628. London 1938.)
 Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 15^s , er tændt paa c. $39^{\circ} 02'$ N. $141^{\circ} 52'$ E., $2,_{35}$ Sm 199° fra 243 m Højden paa *Sune Saki*. Flammens Højde: 111 m. Synsvide: 26 Sm. 16 m højt, hvidt, firkantet Taarn.
 (E. f. S. Nr. 12/898 1938.)
1072. Japan. Naikai. Uma Sima. Fyr tændt.
 (N. t. M. Nr. 600. London 1938.)
 Et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink hver 8^s , er tændt paa c. $34^{\circ} 07'$ N. $132^{\circ} 59'$ E., $0,_{515}$ Sm 50° fra *Shiroi Iwa* Fyr. Flammens Højde: $27,_{1}$ m. Synsvide: 15 Sm. $11,_{9}$ m højt, hvidt, rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.
1073. (T). Australien. New South Wales. Smoky Cape Fyr. Synsvide midlertidig nedsat.
 (B. a. Z. Nr. 71/776. 's-Gravonhage 1938.)
 Synsvidden for *Smoky Cape* hvide Gruppe-Blinkfyr er midlertidig nedsat til 17 Sm. c. $30^{\circ} 56'$ S. $153^{\circ} 06'$ E.

1074. Australien. Victoria. Little Rame Head S. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 603. London 1938.)
Dybden 25,₆ m, 15,₂ Sm 213° fra *Gabo Island* Fyr findes ikke. En Dybde med 22,₀ m, er rapporteret at ligge 14,₉ Sm, 212° fra *Gabo Island* Fyr.
c. 37° 47' S. 149° 45' E.
1075. Tasmanien. Straat Banks. Eddystone Point NE. Grund.
(B. a. Z. Nr. 71/777. 's-Gravenhage 1938.)
En Grund med 18 m Vand er rapporteret at ligge paa c. 40° 51' S. 148° 29' E.,
10,₈ Sm 37°₅ fra *Eddystone Point* Fyr.
1076. Ny Hebriderne. Maskelyne Islands. Oplysning om Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 620. London 1938.)
Fairway Patches er afmærket med en hvid Spidstønde med trekantet Topbetegnelse, 1,₂ Sm 40° fra *Mboa noan Point* (a) paa c. 16° 29' S. 167° 49' E. og med en sort Spidstønde med cylindrisk Topbetegnelse, 1,₂ Sm 47° fra (a).
Baaker er opført henholdsvis 0,₆₂ Sm 11°, 0,₄₁ Sm 280° og 0,₀₃ Sm 311° fra (a).

XI. Bekendtgørelser m. m.

1077. Danmark. Danmarks Skibsliste 1938.
Danmarks Skibsliste 1938, den officielle Fortegnelse over danske Krigs- og Handelskibe med Kendingssignaler, er udkommet.
Forhandles fra Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, K. Pris: 7,00.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tilleg
Korta eller
Bogs Nr.

England:

- R 717 Vancouver Island. — Kyuquot sound.
R 2010 England. — Morecambe bay.
R 2158 B Mediterranean Sea. — Eastern sheet.
R 2182 C North Sea. — Northern sheet.

Tyskland:

- N D. 105 Die Eider, Norder- und Süder Piep.
N D. 152 Finnischer Meerbusen, Suursaari bis Seiskari.

Tillæg.

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

1078. (T). Danmark. Sundet. Bollevue. Kloakledning udlægges. Advarsel.

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

Fra *Christiansholms* Pumpestation ved *Bellevue* (c. $55^{\circ} 46',_5$ N. $12^{\circ} 35',_8$ E.) udlægges for Tiden en Kloakledning, der føres c. 400 m vinkelret ud fra Kysten.

Under Arbejdets Udførelse vil der foreløbigt blive nedlagt $1,5$ m høje Kloakrør paa Havbunden. Langs Ledningen vil der blive rammet en Række Pæle forsynet med Stager, der rækker c. 2 m over Middelvandstand. Stagen paa den yderste Pæl vil være forsynet med et krydsformet Mærke, og om Natten vil denne Pæl være afmærket med en klar Lanterne.

Det tilraades Skibe og Fartøjer at holde godt klar af Arbejdsomraadet og af de ved Arbejdets Udførelse benyttede Fartøjers Ankerkæder og -trosser.

(Kort Nr. 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 261.)

1079. (T). Danmark. Store-Bælt. Stoense Løb. Sømærker bortdrevet.

De to hvide Stager med 1 Halmvisk, *Langeland W.*, paa henholdsvis c. $55^{\circ} 07',_0$ N. $10^{\circ} 53',_2$ E. og c. $55^{\circ} 06',_6$ N. $10^{\circ} 52',_9$ E., ved E.-Siden af Løbet, er bortdrevet. Nye Sømærker vil snarest blive udlagt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1080. (T). Danmark. Kattegat. Odense Fjord Lystønde midlertidig slukket.

Lystønden *Odense Fjord* paa c. $55^{\circ} 33'$ N. $10^{\circ} 34'$ E. er for Tiden slukket. Den vil snarest atter blive tændt.

1081. Danmark. Limfjorden E.-lige Del. Fyr forandres.

Forandring af nedennævnte Fyr er paabegyndt og ventes tilendebragt den 10. April d. A.:

1. *Egensekloster Skov* røde Ledefyr, saavel Bagfyr som Forfyr, forandres til at vise hvidt Hurtigblink, 120 Blink pr. Min. Lysevnen forøges til omkring det dobbelte. Bagfyr: $56^{\circ} 58'$ ($43''$) N. $10^{\circ} 15'$ ($39''$) E.

2. *Engholm E.* røde Ledefyr, saavel Bagfyr som Forfyr, forandres til at vise hvidt Hurtigblink, 120 Blink pr. Min. Lysevnen forøges til omkring det dobbelte. Bagfyr: $57^{\circ} 05'$ ($30''$) N. $10^{\circ} 01'$ ($07''$) E.

3. *Engholm ESE.* røde Ledefyr (Forfyret er tillige Forfyr i Fyrlinien *Engholm E.*) forandres til at vise hvidt Hurtigblink, 120 Blink pr. Min. Lysevnen forøges til omkring det dobbelte.

Bagfyr: $57^{\circ} 05'$ ($13''$) N. $10^{\circ} 02'$ ($09''$) E.

4. *Engholm S.* grønne Ledefyr, saavel Bagfyr som Forfyr, forandres til at vise rødt Lys med Bibeholdelse af den nuværende Karakter. Lysevnen forøges betydeligt.

Bagfyr: $57^{\circ} 05'$ ($24''$) N. $10^{\circ} 00'$ ($09''$) E.

5. *Engholm SE.* grønne Ledefyr (Forfyret er tillige Bagfyr i Fyrlinien *Engholm S.*) forandres til at vise rødt Lys med Bibeholdelse af den nuværende Karakter. Lysevnen forøges betydeligt.

Bagfyr: $57^{\circ} 05'$ ($32''$) N. $10^{\circ} 00'$ ($19''$) E.

(Kort Nr. 271, 259, 246 og 247. Danske Lods, Side 485 og 486. Fyr-Fort. Nr. 576, 582, 583, 584 og 385.)

1082. (T). Danmark. Limfjorden. Aalborg Havn. Oprensning.

For Tiden foretages Oprensning i *Aalborg* Havn langs Bolværkerne paa Strækningen fra Østre Havn til Toldboden. Saalænge Oprensningen staar paa, udlægges Grave-maskinen en Bøje, som markerer Graveankerets Plads. Bøjen ligger c. 50 m fra Bolværket.

Aalborg: c. $57^{\circ} 03' N.$ $9^{\circ} 56' E.$

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1083. (T). Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.**

Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. $56^{\circ} 43' N.$ $8^{\circ} 10' E.$ er for Tiden slukket. Den vil atter blive tændt, saasnart Omstændighederne tillader det.

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

1938

- 1/18 Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.
2/94 Sverige. Landsort. Hoved- og Bifyr forandres. Taagesignal forandres. Radiofyr oprettes.
4/237 Tyskland. Rügen N. Undervandshindring.
5/301 Tyskland. Stolpe Banke S. Oplysning om Vrag.
13/916 Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag „Katharina Peppar“. Vrag afmærket.
13/923 Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn. Fyrskib ombyttes midlertidigt.
13/936 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Neustadt. Fløjtetønde udlægges.

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

1938

- 1/21 Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.
1/23 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.
1/24 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
1/25 Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedo Fort.
1/26 Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Oplysning om Bro og Besejlingsforholdene.
1/27 Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Vinkolfyr midlertidig slukket.
1/28 Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Havnefyr midlertidig slukket.
1/29 Danmark. Store-Bælt. Langeland. Frankelint Fyr. Lysevne midlertidig nedsat.
1/32 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.
1/33 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
1/34 Danmark. Lille-Bælt. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.
9/586 Danmark. Sundet. Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten. Fyr tændes.
11/729 Sverige. Sundet. Hålsingborg. Indløbet til Norra Hamnbassäng. Havnearbejder. Advarsel.
11/731 Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Tranekær Fyr forandres.
11/805 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.
12/844 Danmark. Sundet. Københavns Havn N. Prøveboringer. Dag- og Natsignaler.
12/839 Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende. Advarsel.
14/1026 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
12/843 Danmark. Store-Bælt. Halskov—Sprog—Knudshoved. Kabel udlægges midlertidig.
12/907 Advarsel.
13/939 Sverige. Sundet. Klagshamn. Skydeøvelser.
14/1030 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
14/1078 Danmark. Sundet. Bellevue. Kloakledning udlægges. Advarsel.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1938

- 1/36 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.
1/37 Danmark. Kattegat. Schultz Grund Fyrskib W. Undervandshindring.
1/38 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignaler. Advarsel.
8/51 Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S. Vrag Proven.
1/39 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.
1/40 Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE. Vrag P. Madsen.
1/41 Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.
1/42 Danmark. Limfjorden. Odde Sund. Grisetaaodde Fyr formørket. Advarsel.
1/45 Danmark. Limfjorden. Draget-Nibe. Vrag „Nordsjernen“.
9/593 Sverige. Kattegat. Fluden Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.
10/666 Sverige. Kattegat. Indløbet til Göteborg. Vinga södra Lys- og Klokketønde udlægges.
11/735 Danmark. Limfjorden. Gravet Rende over Løgstør Grunde. Lystønde og Klokketønde udlægges.
11/736

- 11/737 } *Danmark. Limfjorden. Oddeund Bro. Gennemsejlingsaabning. Trafiksignaler. Fyrbelys-*
 12/910 } *ning. Taagesignal.*
 11/738 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.*
 12/911 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Havn. Dybde aftaget.*
 12/912 *Danmark. Skagerak. Hirtshals Havn. Dybde aftaget.*
 13/942 *Danmark. Kattegat. W.-lige Indløb til Isefjord. Løb forlægges. Afmærkning forandres.*
 13/943 *Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby. N.-lige Ledefyr. Bagfyr midlertidigt slukket. Mid-*
 13/944 *lertidigt Bagfyr etableres.*
 13/944 *Danmark. Limfjorden. Aalborg. Ny Jernbanebro under Bygning. Bro tages i Brug. Sej-*
 14/1031 *ladsforskrifter. Midlertidigt Reglement for Gennemsejling. Advarsel.*
 14/1031 *Sverige. Kattegat. Lilla Middelgrund Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.*
 14/1032 *Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib ombyttes midlertidig.*

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1988
 1/47 *Danmark. Graadyb og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler under daarligt Vejr.*
 1/48 *Danmark. Graadyb Fyrskib. Radiofyr Sendetider forandret midlertidig.*
 1/49 *Belgien. Wandelaar Fyrskib W. Vrag.*
 8/532 *England. Themsen Anduvning. Mid-Barrow Fyrskib ombyttes midlertidig.*
 10/716 *Belgien. Wandelaar Fyrskib. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.*
 11/752 *England. East Goodwin Fyrskib ombyttes midlertidig. Radiofyr midlertidig ude af Virk-*
 12/913 *somhed.*
 12/913 *Nordsøen. Horns Rev NW. t. N. Vrag „Claus Bøge“.*
 13/949 *England. Lowestoft Fyr forandres.*
 14/1034 *Danmark. Graadyb Fyrskib. Fyrkarakter forandres.*

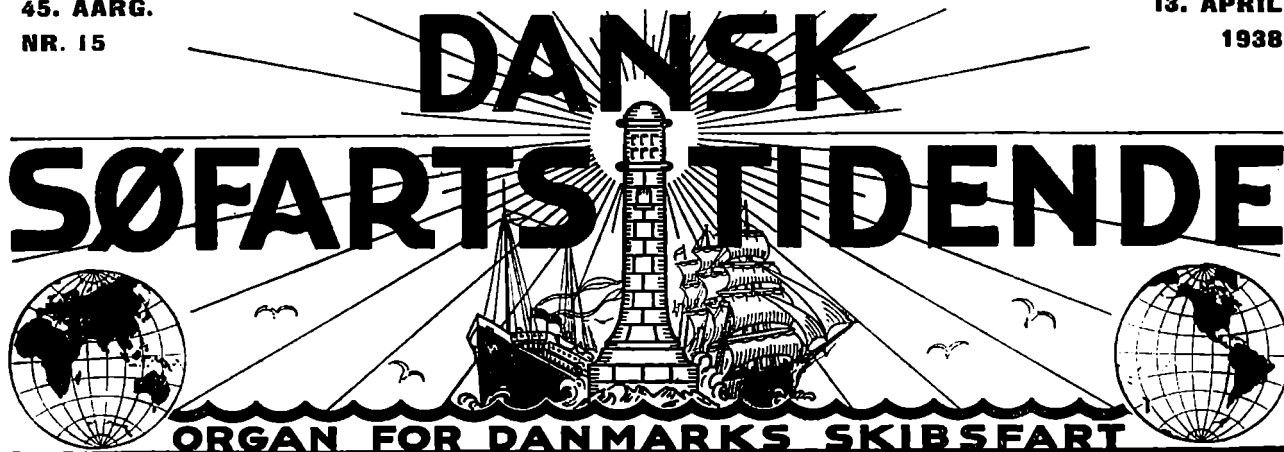
Island og Færøerne.

- 1988
 1/53 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.*
 1/54 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp. Arnarnes Fyr. Oplysning om Grunde i Lysvinkel.*
 1/55 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.*
 1/56 *Island N.-Kyst. Skagafjördur. Málmei. Nyt Fyr oprettes.*
 1/57 *Island N.-Kyst. Grimsey. Nyt Fyr oprettes.*
 4/254 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Vogar Ledefyr nedlægges. Nyt Vinkelfyr tændes.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1988
 1/78 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 1/79 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*
 1/80 *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*
 1/81 *Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejmeldinger og Navigationsefterretninger af*
 1/82 *særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejmeldinger*
 1/83 *pr. Radiotelefon.*
 1/82 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af*
 1/83 *særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ..*
 1/84 *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*
 1/84 *Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.*
 1/85 *Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske*
 1/86 *Farvande.*
 1/86 *Danmark. Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien.*
 1/87 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*
 1/88 *Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.*
 1/89 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*
 1/90 } *Bestemmelser for Ruter for Handelsskibe i Middelhavet og for Undervandsbaadsøvelses-*
 12/904 } *omraader.*
 1/91 } *Spanien. Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.*
 13/1005 }
 2/145 *Britiske Øer og Nordsøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.*
 2/146 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*
 9/638 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptaget.*
 11/802 *Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i udenlandske Farvande.*

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
 OG
 REPARATIONER

★

FLYDEDOK
 FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

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

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
 33, Amaliegade, Copenhagen.



**NYBYGNINGER
 REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S
 Telegr. Adr.: Yard. Tif. 4101, Statstf. 9.

JAN M. LYNGBY
 INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
 TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
 TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL
 LOSSESPIL
 STYREMASKINER**

FRA
 DEUTSCHE WERKE - FRIEDRICHSORT



DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.
ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

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

NØRRESUNDBY

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 · Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

SAXKJØBING

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1878
Aarhus

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

HOLGER KRISTIANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING
SAXKJØBING

DANMARK
TELEFON Nr. 184 & 802

TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandabankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

SKIVE

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

TELEFON
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
„MÆGLEREN“

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 15

ONSDAG 13. APRIL 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

VOLDGIFTSKENDELSEN

Under Forsæde af Opmanden, Professor Dr. jur. Poul Andersen, har Dansk Dampskibsrederiforening og Maskinmestrenes Repræsentanter haft en Række Møder i Voldgiftssagen.

Man vil søge Sagen fremskyndet, saaledes at Kendelsen foreligger afsagt Onsdag; det var iøvrigt Forudsætningen for Voldgiftsretten, at en Kendelse skulde foreligge inden 14. April og i Betragtning af de mange forestaaende Paaske-Helligdage vil Onsdag være sidste Frist.

ARBEJDSFRED

Saa vel indenfor Skibsfarten som indenfor de andre Erhverv er der jo nu i det store og hele opnaaet Arbejdsfred. Det er selvfølgelig ikke sket uden Vanskeligheder, men Freden er ialt Fald etableret og Aftalerne underskrevet. Hele den Uro, der kendetegner Verden i Øjeblikket maner unægtelig ogsaa til, at man søger Fred og Samling indadtil.

De Isoleringstendenser, der overalt gør sig gældende, er saare beklagelige for alle Erhverv, fordi de udvikler de især for Handel og Skibsfart saa alvorlige Selvforsyningsideer.

De Farer, der ogsaa paa anden Maade truer Europa i Øjeblikket, gør, at en farlig Grupperdeling manifesterer sig. Denne Grupperdeling vil før eller senere uvægerligt føre til Eksplosion, og det eneste for Danmark og de andre nordiske Lande tilfredsstillende er, at man her holder sig fjernt fra alle saadanne Tendenser, man søger blot sammen, man etablerer det størst mulige nordiske Samarbejde, man vil i givet Fald hjælpe hinanden og maa staa sammen om dette at opretholde en fast og bestemt Neutralitetspolitik, der forhaabentlig vil formaa at holde den truende Krig borte i det mindste fra Nordens Lande. Men ud sat ligger vi, ikke mindst Danmark og Finland, og man har jo desværre uhyggelige Erfaringer for, hvor lidt der skal til for at blive indviklet i Striden. I saadanne Ufredstider er det godt at vide, at man har virkelige Venner, og det mener vi at kunne sige, at vi har i de andre nordiske Lande. Det er dem, der staar os nærmest, der bedst forstaar os og som har samme Maal og Idealer som vi. Danmark helt isoleret i en Verden som den nuværende vilde være et altfor let Bytte for den, for hvem Magt er den højeste Lov. Med Norden bag os har vi ialt Fald et Værn; at det ikke er tilstrækkeligt, begynder nu at dæmre for de fleste. Forhaabentlig inden det er for sent.

Vi forlanger kun ét: Fred indenfor vore Grænser — men hertil hører saa ogsaa, at vi kan holde Fred indenfor vort eget Hus, at vi økonomisk kan arbejde uden de ulidelige Arbejdsstridigheder og at vi iøvrigt kan naa til den for hele Landets Velfærd, for hele Danmarks Fremtid nødvendige Samling.

Arbejdsstridighederne indenfor Landets Grænser har vist, at den frivillige Voldgift er et Middel, som man sikkert i Fremtiden i stigende Grad vil tage sin Tilflugt til i hvert Fald i Forholdet Arbejdsgiver—Funktionær. Der synes her at være en Vej aaben, et Maal alle Landets betydende Partier kan samles om. Det store Maal maatte jo være, at ogsaa de internationale Stridigheder lod sig løse paa samme Maade — uden den altødelæggende Eksplosion.

DEN ENGELSKE OPLÆGNINGSPLAN

Tramp Shipping Administrative Committee's Underudvalg har offentliggjort en Erklæring, hvori det anbefales at oprette en Sammenslutning, hvis Medlemmer skulde indbetale en vis Del af alle indsejlede Fragter i en fælles »Pool«, og deraf skulde saa igen udbetales bestemte Understøttelsesbeløb til Ejere af oplagte Skibe. Paa denne Maade skulde Rederne afholdes fra at acceptere uøkonomiske Fragtrater.

Det hedder bl. a.: Dette vilde resultere i en automatisk Styrkelse af Fragterne, hvad alle Medlemmer vilde nyde godt af. Hovedformaalet med Planen er at tilstræbe Stabilitet indenfor Skibsfarten, en Stabilitet den har savnet i den sidste Tid og skabe fast Basis for den enkelte Reders Initiativ til at sikre sig Fortjeneste.

Det hedder i Planen, at under Forudsætning af at 10 pCt. af den totale britiske Tramp-tonnage er oplagt, vilde en Ydelse af 1 pCt. paa gross freights eller 1½ pCt. paa time charter rates skaffe en Kompensation af 12 s. 3 d. pr. Tons Brutto pr. Aar, eller 7 s. 3 d. pr. Tons d. w. pr. Aar. En Adgangsavgift af 2 Guineas pr. Skib, skulde ydes for at skabe et Begyndelsesfond.

Til Poolen skulde der være Adgang for alle Trampskibsredere, der deltager i »deep sea« Skibsfart.

Det er Meningen ogsaa at indbyde de Redere, der opretholder Fragtlinier, til at slutte sig til den foreslaaede Ordning. Saafremt Forslaget møder tilstrækkelig Støtte fra de britiske Rederes Side, vil der straks blive indledet Skridt til at opnaa Samarbejde med andre Lande.

Foreløbig har man udsendt Planen til eventuelt interesserede britiske Redere og Tanken er den 27. April at afholde et Møde, hvor man skulde drøfte Planen nærmere. Efter dette Møde er det formodentlig Meningen, at man vil henvende sig ogsaa til fremmede Lande. Drastisk som denne Plan er, vil den paa Forhaand — maaske ikke mindst udenfor England — kunne være sikker paa at blive gjort til Genstand for meget forskellig Bedømmelse og give Anledning til hidsige Debatter.

UDENRIGSMINISTERMØDET I OSLO

Fra det nordiske Udenrigsministermøde er der udsendt et Kommunique, hvori det bl. a. om Udenrigsministrenes Meningsudveksling om den politiske Situation i Verden hedder:

De var enige om, at de nordiske Lande nu som før bør og maa holde sig uden for de Magtgrupper, som maatte danne sig i Europa, og i Tilfælde af en Krig mellem disse Magtgrupper gøre alt, hvad de formaar for ikke at blive revet med ind i en saadan Krig.

Udenrigsministrene var enige om, at de nordiske Lande skal opretholde og styrke deres Samarbejde om dette Formaal og særlig ønsker de, at det Planlægningsarbejde, som er taget op for økonomisk indbyrdes Hjælp mellem disse Lande under en mulig europæisk Krig maa blive fortsat og ført til Ende.

Paa Mødet blev der fremlagt Udkast, der var udarbejdet af sagkyndige Udvalg, til Modernisering af de fælles Neutralitetsregler fra 1912. Udenrigsministrene var enige om at tilraade deres Regeringer at vedtage disse ensartede Neutralitetsregler.

SKIBSREDER FR. ODFJELL 60 AAR

Det kendteste Navn indenfor Norges Skibsfart, den tidligere Præsident, Skibsreder *Fr. Odfjell*, fyldte forleden 60 Aar. Overalt i de nordiske Lande indenfor Skibsfarten har man mærket og skattet hans Initiativ og Dygtighed, og alene ved sin Fremtræden vækker han Sympati. Utallige Hverv er blevet betroet *Fr. Odfjell* i Tidens Løb; her skal blot nævnes, at han var Vicepræsident i Norges Rederforbund fra 1927 til 1933 og Præsident fra 1933—36. Indenfor The Baltic and International Maritime Conference er han designeret Præsident, og hans Betydning rækker i det hele taget vidt.

I Anledning af hans 60 Aars Dag skal der ogsaa fra Danmark sendes ham en hjertelig Lykønskning. Den djærve norske Skibsreder er en Ven af dansk Skibsfart, ja af Danmark i sin Helhed, og vi herved vil gerne udtale, at vi sætter stor Pris paa ham.

DANMARKS HANDEL MED ENGLAND

Den dansk-britiske Handels-Association har til sine Forbindelser over hele England udsendt et lille Hæfte paa Engelsk, »Forretningsmandens Fører i Danmark«.

Det nævnes heri, at Danmark i Tiden fra 1929 til 1937 har foretaget sit Køb af britiske Varer med ca. 60 pCt., fra 10,67 til 16,88 Mill. £ pr. Aar. Forøgelsen er for Danmarks Vedkommende større end for noget Land, England eksporterer til, — at langt større Lande som Sydafrika, britisk Indien, Australien, U. S. A. og flere har faktisk større Køb i England, er en Sag for sig.

Men tager man Landenes Køb pr. Indbygger, viser det sig, at Danmark i Europa staar absolut højest med et Køb paa for 4 £ 9 sh. 5d. pr. Indbygger af engelske Varer.

Det er glædeligt, at man paa denne Maade oplyser England om Forholdene her. Der burde i endnu langt højere Grad gøres et Arbejde her for at oplyse denne store købedygtige og os saa venligtsindede Nation om Situationen i Danmark. Og det kan tilføjes, at noget tilsvarende burde ske i Amerika, hvor Turistchef Lichtenberg mener, at vi kan sælge for 100 Millioner aarlig. Men ikke blot Pengene spiller en Rolle, det har sin store Betydning for Danmark ogsaa i de urolige Tider vi lever i, at man i de to store engelsk-talende Lande, der dog nu engang er og vel ogsaa vil vedblive at være Verdens Midtpunkt, har den rette Forstaaelse af vore Kaar og vor Stilling. Ikke blot vor, men hele Nordens.

BRITISKE REDERSYNSPUNKTER

De engelske Reders Præsident, *Mr. W. A. Souter*, aflagde forleden Beretning og kom her ind paa den engelske Handelsflaades nødvendige Fornyelse og i denne Forbindelse paa Betydningen af et godt Samarbejde mellem Skibsfartserhvervet og Bankerne. Han udtalte, at Bankerne ikke maatte føre en kortsigtig Politik, der var resulteret i de mange Tvangssalg til Underpris til Udlandet under den sidste Krise. Præsidenten paaviste, at naar enkelte andre Landes Handelsflaader voksede saa stærkt i de Aar, skyldtes det netop de engelske Tvangssalg. Han mente, at hvis engelsk Bankpolitik havde været ført paa bredere Basis, vilde engelske Redere være hjulpet til at forny Flaaden, hvilket havde været til bedste for saavel Banker som Redere.

Videre pegede han paa, at England nu har 17,4 Mill. Tons eller 28 pCt. af Verdenstonnagen, men at andre Landes Tonnage er steget fra 24,3 Mill. Tons i 1914 til 45,4 Mill. Tons i Dag. Den effektive engelske Handelsflaade for Transport af Tropper, Mad samt

Krigsmateriel er 14 Mill. Tons mod 17,5 Mill. Tons i 1914, da man havde 1680 flere Skibe. Den samlede Rigstonnage er dog nu 20,4 Mill. Tons, heraf 2,5 Mill. Tons Tankskibe mod 0,75 Mill. Tons før Krigen. Det blev fremhævet, at medens Antallet af Skibe er blevet mindre, er Skibene til Gengæld blevet større, hvad man ikke kan regne for et Gode i Tilfælde af Krig. Af Skibe mellem 1500 og 3000 Br. Tons var der ved sidste Optælling kun godt 500 mod 1100 i 1914. Det vil sige, at de mindre Skibe er gaaet over 50 pCt. tilbage i den nævnte Periode. Ogsaa den andet Steds i Bladet omtalte Plan om Oplægning drøftedes.

Der er mange, der gaar ind for denne Plan, under Henvisning til det gode Resultat af Tankskibs-Redernes Samarbejde under Schierwater-Planen. Spørgsmaalet er om man ogsaa i andre Lande ser saa venligt paa den.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I OKTOBER KVARTAL 1937 OG HELE AARET 1937

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, har Statistiske Efterretninger udsendt Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Oktober Kvartal 1937 og hele Aaret 1937. Den tabellariske Oversigt over Farten paa de enkelte Provinshavne omfatter samtlige Tolddistrikter med Undtagelse af enkelte, hvis Havne eller Anløbssteder er ganske ubetydelige.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

		Antal	Reg.-Tons	Udlosset	Inkladet
		Anløb	netto	Gods	Gods
			1000 R.-T.	1000 t.	1000 t.
Oktober	Kvartal 1937	25.300	4.387	3.589	1.422
Juli	— —	27.400	4.730	3.709	1.269
April	— —	25.200	4.345	3.438	1.305
Januar	— —	16.200	3.929	3.388	988
Oktober	— 1936	26.300	4.745	4.146	1.406
Juli	— —	27.100	4.801	3.723	1.293
April	— —	24.000	4.160	3.202	1.190
Januar	— —	19.100	3.808	3.031	946
Hele Aaret	1937 ...	94.100	17.391	14.124	4.984
Hele Aaret	1936	96.500	17.514	14.102	4.835

Af ovenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Oktober Kvartal 1937 androg 25,300. Reg. Tonnagen udgjorde 4,387,000 N.R.T., og der udlossedes 3,589,000 Tons Gods og inkladedes 1,422,000 Tons.

I Forhold til det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Oktober Kvartal 1936, viser Farten en betydelig Nedgang i den udlossede Godsmængde, hvilket i det væsentlige skyldes mindre Indførsel af Korn samt af Kul og Koks, medens den inkladede Godsmængde er forøget ganske lidt.

Af Oversigtens Tal for Skibsfarten paa samtlige danske Havne i hele Aaret fremgaar, at Registertonningen i 1937 formindskedes med mindre end 1 pCt. i Sammenligning med 1936, medens den samlede transporterede Godsmængde steg med mindre end 1 pCt.

Den samlede Godsomsætning udgjorde i 1937 ialt 19,1 Mill. Tons mod 18,9 Mill. Tons i 1936 og viser saaledes kun en ubetydelig Forskydning. Den samlede Stigning paa 0,2 Mill. Tons fremkommer som Resultat af en lille Stigning for den fra Udlandet indgaaende Fart, en væsentlig større Stigning for Farten fra danske Havne til Udlandet og en Nedgang for Godsomsætningen mellem danske Havne.

Hvad angaar Vareomsætningens Fordeling paa de forskellige Godsarter, viser ingen af de nævnte tre Hovedgrupper store Forskydninger fra 1936 til 1937.

Det fra Udlandet udlossede Gods viser en vis Stig-

ning for Korn samt for Gruppen: Sten, Kalk, Cement, og en Nedgang for Trælast.

Stigningen i Mængden af indladet Gods til Udlandet skyldes navnlig Korn samt Gruppen: Forskelligt Styrtegod, medens Gruppen: Sten, Kalk, Cement viser en vis Nedgang.

Indenfor Godsomsætningen inellem danske Havne er Forskydningerne særlig smaa.

Til København indløb i Oktober Kvartal 1937 4,900 Skibe med en Registertonnage paa 1,753,000 N.R.T., som udlossede 1,313,000 Tons Gods og indladede 364,000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 20,100, Reg.-Tonnagen 7,121,000 N. R. T., udlosset Gods 5,359,000 Tons og indladet Gods 1,466,000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i Oktober Kvartal 1937 20,400 Skibe paa 2,634,000 N. R. T., som udlossede 2,276,000 Tons Gods og indladede 1,058,000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 74,000, Reg.-Tonnagen 10,270,000 N. R. T., udlosset Gods 8,765,000 Tons og indladet Gods 3,518,000 Tons.

Saamlige Havnes Omsætning er forøget med knapt 1 pCt. Medens København viser en Stigning paa 4 pCt. og samtlige Provinshavne under eet en Nedgang paa 1 pCt., viser de enkelte Provinshavne store Forskelligheder, idet der naturligvis haade er et stort Antal med Opgang og et stort Antal med Nedgang.

LLOYDS REGISTERS SKIBSBYGNINGS-OVERSIGT

Lloyds Register Shipbuilding returns for Kvartalet, der sluttede 31. Marts 1938 er nu udkommet. De har været imødeset med stor Interesse og viser, at der i Storbritannien og Irland er en Formindskelse i Tonnage paa de Skibe der er sat i Arbejde, nemlig 36,349 Tons sammenlignet med Tallene sidste Kvartal. Den samlede Tonnage der nu er under Bygning, 1,089,777 Tons er derimod 74,623 Tons større end Tonnagen, der var under Bygning ved Slutningen af Marts 1937. Omtrent 211,000 Tons — 19,4 pCt. af Tonnagen der bygges i Storbritannien og Irland — er for udenlandsk Regning.

Tonnagen under Bygning i andre Lande er 1,805,619 Tons, hvilket er omtrent 31,000 Tons mere end der var i Arbejde ved December Maanedes Slutning. De førende Lande er her: Tyskland 370,118 Tons, Holland 310,667, Japan 303,779 Tons, U. S. A. 172,764 Tons, Italien 159,685 Tons, Sverige 119,880 Tons og Danmark 92,705 Tons.

Heraf er 557,575 Tons — eller 30,9 pCt. for fremmed Regning.

Tonnagen under Bygning i hele Verden andrager saaledes 2,894,696 Tons hvoraf 37,6 pCt. bygges i Storbritannien og Irland, 62,4 pCt. i andre Lande.

I Storbritannien og Irland paabegyndtes Bygning af 173,031 Tons i Løbet af de sidste tre Maaneder, en Formindskelse paa 44,466 Tons sammenlignet med sidste Kvartalstal. I Kvartalet, der sluttede 31. Marts var 179,992 Tons blevet søsat i Storbritannien og Irland, en Formindskelse paa 43,504 Tons sammenlignet med forrige Kvartal. De tilsvarende Tal for Ud-

landet viser 434,907 Tons paabegyndt, og 446,342 Tons søsat, hvilket viser, sammenlignet med det foregaaende Kvartal, en Formindskelse paa henholdsvis 61,252 Tons og 104,191 Tons.

De Skibe, der er under Bygning ved Marts' Slutning omfatter bl. a. 9 Dampere og 51 Motorskibe paa mellem 8,000 og 10,000 Tons hver, 4 Dampere og 45 Motorskibe paa mellem 10,000 og 20,000 Tons hver, 1 Damper og 4 Motorskibe paa mellem 20,000 og 30,000 og 1 Damper over 30,000 Tons.

Som man vil se, er der en Forringelse at notere flere Steder, delvis som Følge af Oprustningen, delvis som Følge af de høje Priser og de svære Byrder, der er paalagt Skibsfarten i flere Lande, deriblandt Danmark.

SUEZ KANALEN I 1937

Trafikken gennem Suez Kanalen i 1937 udgjorde 36,491,000 Netto Tons, nemlig 17,9 Mill. Tons udgaaende og 18,6 Mill. Tons hjemgaaende. Maaned for Maaned voksede Trafikken, sammenlignet med foregaaende Aar. Ved Aars-Opgørelsen viste det sig, at den hidtidige Rekord (33,5 Mill. Netto-Reg. Tons i 1929) var slaet med 3 Mill. Tons. Udtrykt i Millioner Tons var Trafikken i 1930 31,7, i 1931 30 og i 1932 endog kun 28,3 Millioner. Derefter steg Trafikken til 30,7 Mill. Tons i 1932, 31,8 i 1933 og 32,8 Mill. Tons i 1934. Efter en lille Nedgang i Sanktons-Aaret til 32,4 Mill. Tons fortsatte Stigningen altsaa i Fjor og slog den tidligere Rekord, dog ikke m. H. t. Varemængde. Her var 1929 Rekord-Aar (med 34,5 Mill. Tons). I de tre følgende Aar dalede Varetrafikken til henholdsvis 28,5, 25,3 og 23,6 Mill. Tons. En Bedring indtraadte i 1933 (27 Millioner) og holdt sig i 1934 (28,5 Mill. Ts.), men afløstes af ny Nedgang i 1935 og 1936 (henholdsvis 26,3 og 25,6 Mill. Ts.), og trods en voldsom Stigning til 32,8 Mill. Ts. i Fjor er Godsmængden dog endnu 1,7 Mill. Ts. lavere end i 1929.

Som bekendt foregaar Størsteparten af Godstransporten i hjemgaaende Retning. Forholdet i 1937 var 10,2 Mill. Ts. udgaaende og 22,6 Mill. Ts. hjemgaaende. Af den samlede Tilvækst siden 1936 falder 1,3 Mill. Ts. paa den udgaaende og 5,9 Mill. Tons paa den hjemgaaende Trafik.

Sammenlignet med 1929 er der i hjemgaaende Retning befordret væsentlig ringere Mængder olieholdige Stoffer, Tekstil-Raastoffer, Sukker og Kautschuk, hvorimod der er Fremgang for Mineralolier, Korn og Foderstoffer samt Oliekager. Her skal anføres Transport-Mængden for nogle større Varegrupper i 1937 (tilsvarende Tal for 1929 anføres i Parentes). Udgaaende Trafik: Bearbejdede Metaller og Maskiner (3,587,000) 2,889,000 Ts., Gødningstoffer (873,000) 878,000 Ts., Træmasse og Papir (432,000) 690,000 Ts., Cement (774,000) 583,000 Ts., Salt (480,000) 408,000 Tons, Petroleum (350,000) 360,000 Tons, Jernbane-Materiel (637,000) 321,000 Tons. Hjemgaaende Trafik: Mineralolier (3,715,000) 5,706,000 Ts., olieholdige Stoffer (4,904,000) 3,441,000 Ts., Mineraler og Metaller (2,301,000) 2,371,000 Tons, Tekstil-Raastoffer (2,435,000) 1,672,000 Ts., Oliekager (431,000) 623,000 Tons, Kautschuk (810,000) 540,000 Tons, Sukker (819,000) 461,000 Ts. og Te (416,000) 340,000 Tons.

Med Hensyn til de forskellige Nationers Benyttelse af Kanalen er der ogsaa sket interessante Forskydninger. Endnu i 1929 var 57,9 pCt. af alle Skibene under engelsk Flag, 10,5 pCt. under tysk og 4,9 pCt. under italiensk Flag, saaledes at Antallet af britiske Skibe altsaa var tolv Gange saa stort som Antallet af italienske. I 1936 var der sket en radikal Forandring her. Englands Andel var dalet til 46 pCt. og Italiens steget til 16,1 pCt., altsaa stærkt op imod det halve af Englands, medens Tysklands og Hollands Andel var dalet til henholdsvis 8,9 og 6,9 pCt. I 1937 har Italien naturligvis ikke kunnet holde samme Forholdstal som i Krigsaaret. Englands Andel er vokset til 47,4 pCt., Italiens formindsket til 16,1 pCt. og Tysklands og Hollands vokset til henholdsvis 9,1 og 7,6 pCt.

DOMME I NORDISKE SJØFARTSANLIGGENDER

Dom fra Danmarks Højesteret 317

En Maskinmester forhyres i Maj Maaned af Skibets Fører paa Rejser fra København til »Fart i Sundet«. Mønstringen skete iøvrigt paa de af Rederiet eller Dansk Dampskibsrederiforening med vedkommende Organisation oprettede, til enhver Tid gældende Forhyringsregler. Efter denne Overenskomst gælder for Maskinmesterens Opsigelsesvarsel paa 3 Maaneder. Efter Fartens Indstilling i August blev Maskinmesteren afskediget uden Varsel.

Højesteret finder det godtgjort, at Maskinmesteren kun var antaget til Skibets Sommersejls og at den almindelige Henviisning til Forhyringsreglerne under disse Omstændigheder maatte blive uden Betydning.

SAMMENSTØD OG PAADRIVNING

Dom fra Sø- og Handelsretten 27

En Motorgalease og et Dampskib kolliderer paa Flensborg Fjord. Galeasen havde Dampskibet paa sin Styrbords Side og havde forsaavidt Vigepligt, men det antages, at den efter Omstændighederne havde navigeret rigtigt ved at følge den Anvisning for Besejling af Flensborg Fjord, som er givet i »Den danske Lods«. Ombord i Galeasen maatte man kunne regne med at denne Anvisning ogsaa vilde blive fulgt af Dampskibet, og havde det været Tilfældet, vilde Sammenstødet have været undgaaet.

Dom fra Gulating lagmannsrett 161

Dommen i første Instans oplaget i Aargang 1936, Side 68. Ved denne blev M.S. »Orkanger«s Rederi dømt til at erstatte den Skade som af Motorskibet var tilføjet S.S. »Ragni«, derved at M.S. »Orkanger« drev ind paa dette Skib under en Stormbyge. mens Skibene henlaa fortojet ved Rosenberg mekaniske Værksted. Denne Dom blev ind-anket for Gulating Lagmannsrett, som fandt, at der intet var at bebrejde M.S. »Orkanger«, hvis Assurandører derfor blev frifundet for S.S. »Ragni«s Tiltale.

Dom fra Danmarks Højesteret 220

En Motorgalease og et Dampskib kolliderer paa Flensborg Fjord. Sø- og Handelsretten fandt, at Dampskibet havde Ansvaret, fordi Kollisionen skyldtes at man om Bord ikke er bekendt med de lokale Besejlingsforhold.

Denne Dom stadfæstes af Højesteret, som ogsaa sluttede sig til dens Præmisser med den Tilføjelse, at man om Bord i Motorskibet under de i Dommen fremskillede Omstændigheder maatte kunne gaa ud fra, at Fartøjerne var klar af hinandens Kurser, saaledes at der ikke forelaa Anvendelse af Søfartsreglerne om Fartøjers Møde i samme Sejløb.

Dom fra Sveriges Højesteret 231

I Morke støder Damperen »Embla« for udgaende i trangt Farvand i Stockholms Skærgaard sammen med Damperen »Wettuga«, der er for indgaende. Ved Kollisionen beskadiges begge Skibe. Rederiet for »Embla« faar alene paalagt Erstatningsskylden. Det indrømmes ganske vist, at begge Skibe under Farten i Skærgaarden har holdt sig paa forkert Side af Farvandet, men at »Embla« gennem en Manøvre kort før Kollisionen søgte at gaa bag om »Westliga«, som bibeholdt sin Kurs og derigennem været Skyld i Kollisionen.

Dom fra Sø- og Handelsretten 231

Ved Fastsættelse af Erstatning for Tidslab som Følge af Kollision anses det for at være i Orden, at Skibets vanlige »Demurrage rate« lægges til Grund.

Dom fra Sveriges Højesteret 299

En Sommerdag 1934 støder Damperen »Sødra Sverige« for udgaende fra Stockholm i Lindalssundet i Stockholms Skærgaard sammen med Sejljagten »Jaritana«, der ligeledes var for udgaende. Ved Kollisionen sank »Jaritana«. Kap- tajnen paa »Sødra Sverige«, som alene anses for at være Skyld i Kollisionen, idømmes Ansvaret efter Sølovens § 293 samt forpligtes til at erstatte de ved Kollisionen forvoldte Skader. Det anses for fastslaaet — under Hensyntagen til den paa dette Tidspunkt raadende livlige Trafik i Sundet — at »Sødra Sverige« har gaaet med for stærk Fart, samt at »Sødra Sverige«, skont Skibet skød en saadan Fart, at Fare for Kollision opstod, har undladt at holde tilbage i Tide for »Jaritana«.

Dom fra Bergens Byret 305

Imellem de stridende Parter er der Enighed om, at et Skibssammenstød, som er foraarsaget ved en Bedriftsulykke (Motorstop) ikke kan medføre Erstatningspligt efter Reglerne om »farlig bedrift«. Men det paastaas fra den ene Side, at det Skib, hvis Maskineri har svigtet, maa

bære sin egen Skade. saafremt der ikke fra det andet Skib er handlet grovt uagtsomt. Retten er ikke enig heri. Erstatningsansvaret vil i Overensstemmelse med Søfartslovens § 220 paahvile den, paa hvis Side Skylden for Sammenstødet ligger.

Der er ingen Grund til at anvende Reglen om Vigepligt i Styringsplakatens § 19 i Forholdet mellem et Skib, som bakker og et andet, som gaar frem, i Tilfælde, hvor Reglen fører til, at det er det passerende Skib, som har Vigepligt.

Retten finder Fejl paa begge Sider. Det ene Skib havde efter Omstændighederne for stærk Fart paa og efterkom for sent sin Vigepligt, og det andet Skib gav ikke betimeligt Varsel om, at det paa Grund af Stop i Motoren ikke var under Kommando. Den samlede Skade fordeles med $\frac{2}{3}$ paa det første og $\frac{1}{3}$ paa det andet Skib.

Dom fra Sveriges Højesteret 321

Den danske Damper »Alfa« stødte 29. August 1935 i Stockholms Skærgaard sammen med det hollandske Motorskib »Manvantera«. »Alfa« anses for at være ene skyldig i Kollisionen paa Grund af Brud paa Artikel 25 i Sjøvågsreglerne. Men Henblik paa den forholdsvis ringe Afstand mellem Øen Brödstycket og Ellidas Grund og i Betragtning af Krydsningen af forskellige Farvande her anser Domstolene Farvandet for at kunne henføres til de »trange«.

Dom fra Sveriges Højesteret 329

Ved Sammenstødet mellem et Motorskib og et Luftfartøj er der opslaaet Skader paa Luftfartøjet, som fordres erstattet. Det maa regnes, at Luftfartøjets Fører delvis har Skylden for Sammenstødet. Som Følge af de Grunde, der danner Basis for § 1 i Loven af 26. Maj 1922 angaaende Ansvaret for Skade som Følge af Lufttrafik tilkendes der kun Luftfartøjets Erstatning med begrænset Beløb.

Dom fra Sø- og Handelsretten 369

I et befærdet Havneløb maa ethvert Skib være forberedt paa, at modgaende Fartøjer i lovligt Ærinde krydser Farvandet, og maa, naar det i god Tid varskos herom, respektere dette og indrette sin Sejlads saaledes, at det vil være i Stand, hvis der skulde vise sig Hindringer, som vanskeliggør Gennemførelsen af det andet Skibs Manøvre, ved passende Manøvrer fra sin Side at afværge en mulig Fare for Kollision.

SØPANT**Dom fra Norges Højesteret 1**

Efter Afslutningen af en Trælastrejse til Sharpness skal et Skib udføre en Rejse i Ballast til Dakar, for derfra at bringe en Jordnøddelast til Bordeaux. Det gaar til Barry for at bunke og proviantere.

Leverandørerne af Proviant og andre Skibsrekvisitter i Barry gør Paastand paa Søpant for sin Fordring i Følge Søfartslovens § 267, Nr. 5, som er ændret ved Lov af 31. Marts 1929.

Retten finder, at Rejsen begyndte i Sharpness og at Barry blev anløbet for at udruste Skibet til denne Rejsets Fortsættelse. Heraf maatte Følgen blive, at der tilkendes Sag-søgeren Søpant i Skibet.

Stadfættelse af Bergens Overrets Dom, Aarg. 1935, S. 397. (fortsættes).

MEDDELELSER FRA DANSK**Havneafgifter i Constantza**

Havneafgiften for Skibe, der anløber Constantza, fra den 1. Februar d. A. er fastsat som følger:

Tons Netto	Havneafgift i Lei pr. Ton Netto	Afgift til Lods i Lei pr. Ton Netto
10—500	4,30	1,70
501—1000	10,30	1,70
1001—1500	15,40	1,70
1501 og derover	18,80	1,70

De ovennævnte Afgifter anvendes, naar et Skib anløber Constantza Havn for første Gang indenfor et Kalenderaar, men reduceres med 20 pCt. for de derefter følgende Anløb af Havnen i samme Aar.

Til de ovennævnte Basisafgifter tilføjes, hver Gang Afgifterne oppebæres, en Superlæst af 20 pCt.

Vareomsætningen over Danzigs Havn i Februar Maaned 1938

Indførsel: 112,794,9 Tons; Udførsel: 380,698,3 Tons.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Januar Maaned androg 119,639,8 t., Udførslen 461,022,9 t.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 7600 Rug, 1800 t. Sædfro, ca. 2500 t. Sild, ca. 61,200 t. Eris, ca. 14,600 t. Svovlkies, ca. 2700 t. Kul, ca. 4000 t. Koks, ca. 10,000 t. Gødningsstof.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 17,700 t. Byg, ca. 2000 t. Havre, ca. 3500 t. andet Korn, ca. 3800 t. Bælgrugter, ca. 2600 t. Mel, ca. 248,600 t. Kul, ca. 14,900 t. Koks, ca. 12,900 t. Melasse, c. 65,400 t. Træ, ca. 1500 t. Jern og Staal.

DAMPSKIBSREDERIFORENING**Montreals Havn i Sæsonen 1937**

Havneinspektørens Rapport for Sæsonen 1937 til Montreals Handelskammer foreligger nu og oplyser følgende:

Det første Skib, der ankom fra oversøiske Havne til Montreal, var S/S »Duchess of York«, der indkom den 19. April 1937. Montreals Havn aabnede saaledes 6 Dage senere end i 1936. Den sidste Afsejling fra Montreal fandt Sted den 8. December 1937, 3 Dage tidligere end den foregaaende Saison.

I Sæsonen 1937 anløb et færre Antal Skibe fra oversøiske Havne Montreals Havn end i det foregaaende Aar. Der indgik i 1937: 1,070 Skibe med en samlet Tonnage af 4,3 Mill. Register Tons Netto. Af disse Skibe var 577 af britisk Nationalitet. Under dansk Flag anløb kun 14 Skibe Montreals Havn i Sæsonen 1937 mod 37 i 1936. Af svenske Skibe indgik 17, samme Antal som i 1936, og af norske Skibe 229 mod 250 i 1936.

Fra andre Havne ved St. Lawrence Floden og St. Lawrence Golfen indkom 378 Skibe til Montreal med en Nettotonnage af 805,400.

Med Hensyn til Varetransporten over Montreals Havn kan anføres, at der over denne Havn blev eksporteret 46 Mill. bushels Hvede, 195,000 Tons Mel, 1,2 Mill. Kasser Æbler og Pærer, 933,000 Kasser Ost, 142,000 Tons Automobile og Automobildele og 253,000 Tons Metaller.

Den lave Vandstand, der i Aaret 1936 var særdeles generende for Skibsfarten og bevirkede, at Gods til større Passager- og Fragtbaade maatte sendes til Quebec for Indladning der, var i 1937 ingen Hindring for Skibsfarten, idet Vandstanden i Skibskanalen gennemsnitlig i hele Sæsonen 1937 var 3 Fod højere end i 1936.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Alt er en Uge er gaaet, uden at der er indtraadt nogen Bedring paa Fragtmarkedet, og Stillingen er specielt vanskelig for de Baade, der bliver disponible paa denne Side. De udgaaende Rater er lave, og i de hjemgaaende Trades er Raterne langt fra saa høje, at det er nogen fed Forretning at sende Tonnage ud i Ballast. Iøvrigt er Verdens vel vigtigste Marked River Plate jo lukket for Tilgang af Ballasttonnage, og selv om dette var tilladt, vilde de fleste Redere vel betænke sig paa at sende deres Skibe usluttede ud, idet der allerede i Forvejen ligger 60/70 store Dampere.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder er der iøvrigt ingen Grund til at gaa i Detailler, idet Stillingen i det store hele er uforandret fra sidste Uge og en detaillert Skildring derfor kun vil blive en Gentagelse af vor sidste Beretning.

River Plate Markedet er stadig livløst. Australien har taget enkelte Baade paa Basis af Minimalraten, og Gulfen har ligeledes været i Stand til at tage nogle Baade for Korn til Rater omkring 2/7¹/₂d., Basis Antwerpen/Rotterdam. Montreal er aaben for Tonnage pr. f.o.w. til Minimalraten, og Donau søger Tonnage til Antwerpen/Rotterdam til 17/6d., Option Danmark 19/6d.

Af de øvrige oversøiske Markeder skal nævnes, at der er stadig Scrapjern at faa fra U.S. Atlantic og Gulfen til Japan. Raten tenderer maaske en Kende opefter, hvilket antagelig skyldes, at de hjemgaaende Markeder fra Østen er alt andet end tillokkende. Der kan antagelig i Dag faas 19/6d., Basis U.S. Atlantic, med 1/- ekstra for Gulf-Lastning. Iøvrigt er der nu ogsaa forskellige Scraplaster til U.K., bl. a. indikerer Gulfen 18/- for 3,500 Tons.

Fra Cuba ligger Sukkerraten fortsat omkring 16/-

for stor Tonnage til U.K. Endvidere noteres 4,000 Tons refined Sugar til 2 norske Havne til 19/6.

Pacifickyst-Markederne er maaske en Kende strammere. F.i.o. British Columbia betaler antagelig 24/6d. for April/Maj Tonnage. De øvrige udgaaende Trades fra Pacifickysten er uforandrede.

Som nævnt i Forbindelse med Omtalen af Scrapjernslaster fra Amerikas Østkyst til Japan er Østens Markeder alt andet end tilfredsstillende. Soyabønbefragterne indikerer 25/- for April/Maj Tonnage, Rederne holder ud for 27/6d. Ris-Befragterne, som i forrige Uge betalte 28/6d., er nu ogsaa lavere stemt, og Dagens Notering ligger næppe over 27/6d.

De indiske Markeder er rolige. Rateniveauet er nærmest uforandret.

Paa de europæiske Markeder er Udviklingen stadig træg. Man haaber, at der snart maa komme Liv i Trælastbefragtingen, men endnu synes det, som om Befragterne ikke rigtig er modne til at dække deres Behov, og det er vel iøvrigt tvivlsomt, om man i Aar kan vente en lige saa god Sæson som i 1937. Byggevirkomheden i England er i hvert Fald i Aftagende, og det synes iøvrigt som om ret store Kvantiteter af Træ ligger over fra sidste Import-Sæson.

De udgaaende Kul-Markeder til Middelhavet er uforandrede, og heller ikke Middelhavet/hjem har været underkastet større Forskydninger.

Timecharter-Markedet har været relativt roligt i den forløbne Uge. Japanerne har igen taget enkelte Baade med Levering Østen for Pacific Trade, Tilbagelevering Østen. Niveauet ligger stadig omkring 5/- à 5/3d. for moderne Damptonnage. I Vestindia-Farten er der Tegn til en Smule mere Aktivitet. 4,000 Tonnere kan antagelig faa omkring \$1.50 for 4/6 Maaneders Periode.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stabelafløbning

Fra Burmeister & Wain's Værft foregik Torsdag Nybygning Nr. 636's Afløbning.

Skibet bygges for The North Coast Steam Navigation Company Limited, Sydney, N. S. W., til British Corporation's højeste Klasse, og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 215' 0" × 36' 6" × 23' 0", og Bæreevnen er ca. 975 Tons d.w.

Det forsynes med 1 Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wain's Type, der skal kunne udvikle ca. 1375 I.H.K.

All Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet som for Værftet, forløb heldigt, og Skibet, der døbt af Mrs. H. Hendry, fik Navnet »Wyangarie«.

Kun 9 Sejlskibe tilbage

I den nu foreliggende officielle Opgørelse over den danske Koffardiflaade ses det, at af de 17 Sejlere, der endnu var i Fart ved 1937's Begyndelse, er der nu kun 9 tilbage.

Af de sidste Sejlere er 3 hjemmehørende i København og 6 i Provinsen.

Den ældste er stadig Egejagten »Anna« af Vejle. Den er som bekendt bygget i Marstal 1794, og antagelig bliver Skibets sidste Hjemsted Marstal.

De øvrige 8 er: Staal-Jern Everten »Elise«, som ejes af A. M. Winther paa Rømø, 3m. Sk. »Frida«, tilh. E. B. Kromann, Marstal, Lystfartøjet »Ivarine Cathrine«, tilh. S. Weber, Svendborg, Sk. »Pedere«, tilh. L. P. Jensen, Nyborg, Lystfartøjet »Safari«, tilh. Niels Benzon, København, Briten »Tjalfe«, tilh. Københavns Amatørklub, Lystfartøjet »Verabond«, tilh. E. Reinhard, København, og endelig Galeasen »Venus«, tilh. C. Petersen i Ribe.

Og af disse er kun 5 i Koffardifart — saa det varer ikke ret længe, inden vore gamle stolte Sejlskibes Saga er ude.

Den danske Flaade bestaar nu af 90 Regeringsskibe, 361 Handelsskibe, hjemmehørende i København, 1414 Handelsskibe uden for København og 188 Handelsskibe paa Færøerne.

Generalforsamlinger

Sydfyenske Dampskibsselskab har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Købmand Ejnar Baagøe, Svendborg. Formanden, Greve Ahlefeldt Laurvig Bille, Egeskov, indledede sin Beretning med at mindes Selskabets Direktør, Aage Victor, der var afgaaet ved Døden i Aarets Løb, og omtalte derefter Ansættelsen af den nye Direktør, cand. polyt. O. Bondo Lauritzen, der allerede i en længere Aarække havde været Selskabets tekniske Medarbejder. Direktør O. Bondo Lauritzen aflagde Regnskabet. Driftsindtægterne har andraget 853,736 Kr., hvortil kommer Oversørsel ialt 860,111 Kr. Driftsudgifterne er 769,211 Kr. Status balancerer med 1,263,532 Kr. Skibenes Kapitalkonto er 954,127 Kr. Nybygningskontoen 211,433. Aktiekapitalen 288,409 Kr. Reservefonden beløber sig til 200,100 Kr. Dispositionsfonden 304,248 Kr., Udbyttereguleringsfonden 40,392 Kr. Selskabets Bestyrelse foreslog, at der af Udbyttereguleringsfonden udbetales 6 pCt. til Aktionærerne, hvilket vedtoges.

Dampskibsselskabet Vendila har afholdt ordinær Generalforsamling med Landsretssagfører Thorsøe-Jacobsen som Dirigent. Skibsreder Christensen aflagde den med Regnskabet udsendte Beretning, der har været omtalt, og hvoraf fremgaaer, at Skibene har sejlet heldigt, og at Aaret i det hele har været gunstigt.

Formanden, Højesteretssagfører Gelting, fremlagde Regnskabet, som vi tidligere har omtalt. Det er mig en Glæde — udtalte han — at forelægge dette Regnskab, hvis Resultat ganske vist skyldes de gode Konjunkturer, men ogsaa, at Rederen har forstaaet at udnytte dem. Selskabet skylder Skibsreder Christensen og hans Medarbejdere Tak.

Generalforsamlingen gav enstemmig Decharge og vedtog det foreslaaede Udbytte af 12 pCt.

Som Medlem af Bestyrelsen genvalgte Grosserer H. H. Nissen og Revisorerne genvalgte ligeledes.

Flensborg—Egernsund Dampskibs-Selskab

Aktieselskabet Flensborg—Egernsund Dampskibsselskab har afholdt Generalforsamling. Af Beretningen fremgik, at

Selskabet i Samarbejde med Sønderborg Dampskibsselskab har transporteret omtrent den samme Fragtmængde som Aaret forud. Indtægterne har ikke været væsentligt forandrede. Derimod har en Del af Udgiftposterne været stigende, saaledes Priserne for Kul, Lønningerne og Omkostningerne i Hamborgs Havn. Endvidere har Rederiets Dampner »Leontes«, der i Begyndelsen af 1937 strandede ved Holnæs, voldt betydelige Omkostninger. Rederiet maatte ogsaa lade »Leontes« Rute gennemføre af fremmede Skibe, saa længe Skibet sad fast.

Af Regnskabet fremgik, at der i 1937 har været et Overskud paa 15.474.16 RM. plus en Overskuds-Overførsel fra 1936 paa 1210.45 RM. Af Overskudet er 10.000 Mark henlagt til Reserver. Der udbetales 5 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

Mæglerprøven

For anden Gang efter at de nye Regler i Henhold til Handelsministeriets Bekendtgørelse af 1932 om Mæglerprøvens Afholdelse er traadt i Kraft, har der fundet ny Prøve Sted. Der havde denne Gang kun indstillet sig Kandidater til Skibsmæglerprøven.

Til Prøven havde meldt sig 42 Aspiranter. De skriftlige Prøver fandt Sted i Begyndelsen af Marts, og i den sidste Uge har Aspiranterne aflagt den mundtlige Prøve for den af Handelsministeriet nedsatte Mæglerkommission bestaaende af Departementschef Jespersen (Formand), Skibsreder H. A. Hansen. Skibsmæglerne Herman Hansen, København, og P. A. Nielsen, Faaborg, og Konsul Palsøe, Nakskov.

Resultatet af Prøven blev, at af de indstillede 46 Aspiranter bestod kun 16, nemlig: Basballe (Holm & Wonsild), Wilhelm Hansen (Stangeby & Hansen), Fru Amalie Holm (A. J. Holm, Frederikssund), Knud Nisted (Carl Hassager & Co., Randers), K. Breth Christiansen og S. Krag Vrigsted (Schiott & Hochbrandt), Emanuel Jensen (Burmeister & Wain), Erling Thorsen, København, Knud Hansen (J. Lauritzen), Poul Brøchner Mortensen, Fredericia, Ivar Vandborg, Nørre Sundby, E. E. K. Svanen, Mariager, P. A. S. Jørgensen (Janus Andersen & Co., Aalborg), L. A. H. Pedersen (Dampskibsselskabet Activ, Korsør), V. H. Tengvad, Esgjerg, og J. M. Villadsen, Aalborg.

Aalborg Værft

Aktieselskabet Aalborg Værft har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Michelsen. Formanden, Skibsreder Knud Lauritzen, aflagde Beretning, hvori blandt andet omtales Aktieudvidelsen i Oktober fra 500.000 Kr. til 1 Mill. Kr. I 1937 har Beskæftigelsen ved Værftet bortset fra en enkelt Periode været stabil og til Trods for at Værftet har manglet Nybygningsarbejde har regelmæssig Tilgang af Reparationsarbejder kunnet holde Beskæftigelsen nogenlunde konstant.

Der er repareret ialt 261 Skibe og dokket 96.322 Tons. I Aarets Løb er afleveret Nybygningen, Motorfærger »Peter Wessel«. Desuden er der leveret en Række store Landarbejder. Ved Indgangen til 1938 var lignende store Landarbejder ved Afslutning, deriblandt en Række Benzintanke til Finland. Disse Anlægs Kapacitet er paa 21 Millioner Liter. Værftet har i Øjeblikket tre Nybygninger i Arbejde, og Arbejderantallet udgør ca. 500.

Brutto-Avancen paa udført Arbejde har været 1.214.377 Kr. Bestyrelsen foreslog af Aarets Overskuds-Saldo 193.010 Kr. at henlægge 29.132 Kr. til lovmæssig Reservefond og 75.000 Kr. til ekstraordinær Reservefond og at overføre Resten, 88.878 Kr., til nyt Regnskab.

Beretning og Regnskab godkendtes og Skibsreder Knud Lauritzen genvalgte til Bestyrelsen.

Et 3000 Tons Motorskib til Udlandet

Frederikshavn Skibsværft har sluttet Kontrakt med et oversøisk Rederi om Bygning af et 3000 Tons Fragt-Dieselmotorskib til Levering i Foraaret 1939.

Det nye Skib skal maale: 290 × 41,6 × 27,9 Fod og udstyres med moderne Midler for Losning og Ladning og med 5 Luger. Maskineriet skal bestaa af en B. & W. Dieselmotor, der skal leveres fra Helsingør Skibsværft paa 4000 HK., beregnet til at give Skibet en Fart paa Last af 14 Knob. Endvidere vil det faa et stort moderne Proviant-Køleanlæg fra Sabroes Fabrikker i Aarhus, og i øvrigt skal det udstyres med alle tidssvarende Navigationsmidler.

I et stort Dækshus midtskibs indrettes Salon og Officers-Kahytter og omkring Motorcasingen faar Maskinpersonalet deres Kamre og Messer, medens det øvrige Mandskab faar Bolig i Agterskibet. Endelig indrettes paa Brodækket lukket Styrehus, Navigationsrum, Radiostation og Bolig for Kaptajnen.

Det nye Skib skal bygges til Bureau Veritas' Klasse.

Frederikshavns-Kutteren »Ellen« savnet

Over Blaa vand Radio har man forgæves søgt Forbindelse med Frederikshavn-Kutteren »Ellen F. N. 60«, der forrige Søndag befandt sig 160 Sømil fra Vyl Fyrskib. An-

dre Kuttere, der var i Nærheden, har ved Vaadragning fisket »Ellen«s Ankergrejer op samt en Del Klædningsstykker. Da disse er genkendt som tilhørende »Ellen«s Besætning, frygter man nu, at Kutteren er forlist.

»Ellen« tilhører Skipper Albert Jørgensen, Frederikshavn, hvis Søn, Ewald Jørgensen, er Fører af »Ellen«. Desuden er en anden Søn, Carl Jørgensen, ombord. Den tredje Mand af Besætningen hedder Henry Larsen, og Skibsdrengen hedder Christian, Efternavnet er ikke oplyst.

»Tongking« bliver totalt Vrag

Efter de sidst indløbne Meddelelser til »Ø. K.« staar Motorskibet »Tongking« nu paa Grund ved Penang. Der er Vand i alle Lastrum, og ved Højvande staar Vandet op over Dækket. Det menes, at Skibet bliver totalt Vrag.

Første kvindelige Skibsmægler

For et Par Aar siden døde Skibsmægler A. J. Holm i Frederikssund, og hans Enke, Fru Amalie Holm, har efter hans Død forberedt sig til Skibsmæglerprøven. Fruen bestod forleden Prøven med Glans og kan nu formodentlig betegne sig som Danmarks første kvindelige Skibsmægler.

Udførelsen af polske Kul over Danzigs Havn i Februar Maaned 1938

I Februar Maaned 1938 er der udført 202.216 t. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 5.903 t., mod 245.471 t., deraf 28.474 t. til Danmark i Januar Maaned 1938. Udførelsen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig	62.306
Sverige	50.779
Italien	16.832
Algier	13.650
Belgien	13.010
Argentina	13.106
Holland	9.825
Vest-Afrika	7.050
Danmark	5.903
Malla	4.735
Australien	2.200
Letland	500
Norge	2.320

Ialt 202.216

Engelsk Dampner med 38 Mand forsvundet

Man nærer alvorlig Ængstelse for en engelsk Dampner, den 5456 Tons store »Anglo Australian«, der med en Besætning paa 38 Mand forlod Cardiff den 8. Marts paa Vej til Vancouver. Sidst man hørte fra Skibet, var den 14. Marts, pr Radio.

Litauisk Storhavn i Swienta

Det forlyder, at Litauen har begyndt Anlæg af en ny Havn i Landsbyen Swienta, ca. 20 km fra Memel. Havnen skal udbygges i Lighed med Havnen i Gdynia og ogsaa være tilgængelig for store, oversøiske Skibe. Fornylig har man paabegyndt Bygning af en Jernbanelinie fra Siauliai til Swienta. Det er ligeledes Hensigten at befæste den nye, litauiske Havn.

Det svenske Fragtindex

Svenska Handelsbankens Fragtindex viser for Marts en Nedgang med 2 Points til 121 og er dermed nede paa Niveauet for September—November 1936 eller paa det Tidspunkt, da den kraftige Opgang begyndte. Til Sammenligning kan nævnes, at Marts-Index 1938 er 121 mod 123 i Februar. og Gennemsnit for 1937 var 145.

»Claus Boege«s Forlis

Hamborg Søret har afsagt en Kendelse om Dampneren »Claus Boege«s Undergang. I denne Kendelse hedder det: Dampneren, der havde løst sin Last i Oslo den 17. Marts, afgik derfra i Ballast. Den Eksplosion, som Dampneren blev et Offer for den 19. Marts, kan derfor kun begrundes med et Sprængstof-Attentat mod Skibet. Der var ingen Grund til at mistænke Besætningen. Heller ikke i nautisk Henseende kunde der rettes Bebrejdelser mod nogen. I Slutningen af Kendelsen takker Søretten den svenske Dampner »Sverre Nergaard«s Ledelse og Besætning for Redningen af »Claus Boege«s Besætning og den gode Behandling, som denne har været Genstand for.

Prøvetur

Chile-Nybygningen, Motorskibet »Aconagua«, hvis Aflevering fra Nakskov Skibsværft blev forsinket af den tidligere omtalte Brand ombord, er nu færdig og var Lørdag paa Prøvetur. Den chilensiske Besætning, 40 Mand, der har været indkvarteret i Svendborg i Vente-tiden, er afrejst til Nakskov.

Forretningsovertagelse

D'Herrer Hans Lersey og Erik Johannsen har fra 1. Marts overtaget samtlige de Repræsentationer for udenlandske og danske Forsikringselskaber som Firmaet Joh. L. Madsen ved Arent Kløvborg hidtil har haft.

Firmaets Forretninger fortsætter under Firmaavnet Joh. L. Madsen's Efterfølgere Johannsen og Lersey.

Danmarks Skibsliste 1938

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udsendt sin velkendte gule Bog: Danmarks Skibsliste for 1938. Der gives de sædvanlige Oplysninger paa en let overskuelig Maade og alt er saa praktisk ordnet, at man kun kan konstatere med Tilfredshed, at vi har denne uundværlige Haandbog, som man i Søfartskredse har lært at paa-skønne mere og mere. Den forhandles til en Pris af 7 Kr. fra Søkortarkivet.

Foreningen for de Skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne

har udsendt Aarsberetning for 1937. Det hedder bl. a. deri: I mange henseender har året budt på vanskeligheder for driften af våre sjømannshjem. Særlig må nevnes den prisstigning, vesentlig på fødevarer og brensel, som har funnet sted i de fleste land.

Det viser sig at besøk og besøkdager ved hjemmene i 1937 er øket i vesentlig grad, idet hjemmene tilsammen har hatt 11,945 losjerende med 63,119 besøkdager — eller 2272 mann og 8692 besøkdager mer enn i 1936. Fremgangen forklarer best av alt nødvendigheten av å oprettholde sjømannshjemmene, hvor sjøfolk for en rimelig penge kan bo under ledighet, gjennemreise eller utreise.

Som vanlig er også kreditt ydet til et stort antall vanskeligstilte, lyresøkende sjøfolk. Tilsammen beløper disse kreditter sik til kr. 65,195.48. Herav har hjemmene mottatt dekning ved krisemidler eller ved tilbakebetaling fra sjøfolk med tilsammen kr. 61,327.13.

Hovedstyrets bidrag til hjemmenes drift beløper sig til kr. 18,298.00 mot kr. 17,800.00 i 1936. Som forholdene ligger an med stigende prisnivå, må man gå ut fra at tilskuddet formentlig vil bli større neste år.

Foreningen avholdt sitt årlige fellesmøte i Kjøbenhavn den 7. juni 1937.

Fellessmøtet blev ledet av formannen admiral Berglund, som ønsket deltagerne velkommen. Han holdt derefter en minnetale over redaktør Augustson, foreningens stifter og mangeårige hovedsekretær, som var avgått ved døden 1936.

Beretning og regnskap for 1936 blev fremlagt og godkjent.

Statsgaranti til norsk Værft?

Det norske Skibsværft, Rosenbergs mek. Verkstedes Forhold er for Tiden under Behandling i det norske Finansdepartement. Man søgte i sin Tid om 1 Mill. Kr. til Moderniseringsarbejde, men dette bortfaldt efter to tabbrin-

gende Kontrakter og efter Afslaget paa en Statsgaranti for nye Driftsmidler. Gennem Norsk Jern- og Metalarbejderforbund og andre Instanser er Sagen nu alter fremmel, og denne Gang skal Komitéen, der har med Beskæftigelsesspørgsmaalet at gøre, paa visse nærmere Betingelser have anbefalet, at Staten garanterer for omkring 1 Million Kr. Laan til Driftskapital og mindre Moderniseringer. Sagen er behandlet af Handelsdepartementet og videresendt til Finansdepartementet.

Norges nye Amerika-Liner

Ved Deutsche Schiff- und Maschinenbau A/G's Værft i Bremen bygges den nye store norske Amerika-Liner »Oslofjord« Skibet bliver indsat paa Ruten Oslo—New York den 4. Juni.

Norges største Passagerskib er paa 20,500 Tons Displacement og kommer til at løbe 19½ Knob.

Bugserdamperen »Slejpner« sunket

I Københavns Frihavn skete Lørdag Aften en Kæntringsulykke, hvorved Det forenede Bugserelskabs Bugserdamper »Slejpner« sank, kun en Skibslængde fra Kajen. To Mand af Bugserdamperens Besætning, Maskinmester S. Hermansen, og en af Dæksmandskabet, Matros V. Larsen, gik ned med Skibet og druknede. Ulykken skete nedens Bugserdamperen assisterede American Scantic Linjens Damper »Mormacsa« ind til Kajen.

Søforhør

I Sø- og Handelsretten har været afholdt Søforhør i Anledning af Damperen »Ryan«s haarde Hjemrejse fra Færøerne, under hvilken den unge Sømand Svend Lyng Severinsen satte Livet til.

Kaptajn Fage Petersen forklarede, at »Ryan« havde haft halv Last af Stenskærver. Da man ventede Orkan, gav han Ordre til, at en Manilla-Trosse, der laa paa Agterdækket, skulde skydes ned i Kabelrummet, for at den ikke blev skyllet overbord og kom i Skruen. Vindstyrken var 9. Severinsen skulde skyde Trossen ned, men pludselig slog en forkert Sø over Skibet, og da man løb op for at se efter Severinsen, var han skyllet overbord. Al Eftersejning var forgæves.

PERSONALIA**Jubilæum**

Maskinmester H. C. A. Erichsen fejrede i Mandag 25. Aarsdagen for sin Ansættelse i Det Forenede Dampskibsselskab. Efter fire Aars Tjeneste blev han forfremmet til Undermaskinmester i 1917 og er for Tiden ansat som 2. Mester i Damperen »Kjøbenhavn«.

60 Aar

Tidligere mangeaarig Fører i Dansk-Russisk Dampskibsselskab, Kaptajn H. H. Harboe fyldte i Søndags 60 Aar.

POSITIONSLISTE PR. 12. APRIL 1938**A**

s.s. *Aalborg* opl. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aarø*, Bastrup, ank. Dalvik 9.4.
s.s. *Aarø* afg. Lisbon 4.4. til Rouen.
s.s. *Aase* ank. La Rochelle 30.3.
m.t. *Aase Mærsk* pass. Dover 8.4. ostg.
s.s. *Absalon* afg. Dublin 28.3.
m.s. *African Reefer* pass. Cristobal 8.4.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 11.4. hjg.
s.s. *Agnete* afg. Clyde 21.3. til Dakar.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Alexandria 24.3.
s.s. *Alabama* ank. Necochea 7.4.
s.s. *Alf* ank. Danzig 5.4.
s.s. *Alfa* ank. Liverpool 9.3.
s.s. *Algarve* ank. Antwerpen 12.4.
m.s. *Almena* afg. New York 1.4. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Saigon 11.4. hjg.
s.s. *Allsund*, Hansen, ank. Necochea 4.4.
m.s. *American Reefer* pass. Mona 8.4.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Kingston 8.4. til St. Thomas hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. N. Waterweg 5.4. til St. Kitts.
s.s. *Anna* ank. Avonmouth 8.4.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Philadelphia 25.3.
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Gram Canaria 11.4. til Dakar udg.
s.s. *Anne* afg. Tel Aviv 24.3. til Haifa.
m.s. *Argentina* afg. Esbjerg 5.4. til Gulfen.
m.s. *Arizona* afg. Kbhvn. 11.4. til Aalborg.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Freepport 12.3.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. Panama 5.4. p. R. t. San Pedro.
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Kap det gode Haab 27.3. p. R. t. Fremantle udg.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Tyne 2.4. til Lefkandi, pass. Gibraltar 10.4.

s.s. *Aslaug* afg. Jaffa 24.3. til Cardiff.
m.s. *Asnæs* pass. Vlissingen 10.4.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Astoria 5.4.
s.s. *Astra* ank. Antilla 3.4.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Danzig 7.4. til Lorient.
m.s. *Australian Reefer* afg. Haifa 7.4.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. San Francisco 1.4. til Japan udg.
s.s. *Avance* pass. Spurn Hd. 4.3. p. R. t. Haifa.

B

s.s. *Belgien* ank. Leitli 7.4.
m.t. *Bente Mærsk* pass. Galata 27.3.
s.s. *Bergenhus* ank. Bergen 12.4.
s.s. *Bertha* ank. St. Nazaire 3.4.
s.s. *Bes* pass. Prawle Point 9.4.
s.s. *Betta* ank. Wiborg 9.4.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Pensacola 29.3.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. Finisterre 10.4.
s.s. *Birgitte* ank. Jaffa 26.3.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Dakar 6.4. til Marseilles.
s.s. *Bodil* ank. Kbhvn. 5.4.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Penang 12.4. udg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. New York 10.4.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Helsingør 8.4.
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Dungeness 6.4.
s.s. *Brasilien* afg. Esbjerg 30.3. til Rosario.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Alexandria 5.4. til Mariupol.
s.s. *Britta* ank. Tonnay Charente 9.4.
s.s. *Broholm* afg. Alexandria 5.4. til Antwerpen.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Hørneborg 10.4.
s.s. *Brynhild* ank. Helsingør 24.3.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

5.4.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	451,75	AMSTERDAM.....	250,55
BERLIN.....	181,30	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	14,10	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,10	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,80	PRAG.....	15,90
ROM.....	24,00	WARSAWA.....	85,60

C

m.s. *California* ank. Kbhvn. 11.4.
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. St. Thomas 9.4. til Kingston
 m.s. *Canadian Reefer* pass. Cristobal 10.4.
 s.s. *Carmen* ank. Thomsen 5.4.
 m.t. *Caroline Mærsk* pass. Vlissingen 25.3.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. San Pedro 31.3.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Sluiskil 12.4. til Hamburg udg.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. St. John N.B. 5.4.
 s.s. *Christiansborg* ank. Kingston 2.4.
 m.s. *Chr. Holm* ventes til Caripito 20.4.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Cardiff 4.4.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 2° 49' S. 70° 12' Ø. 5.4. p. R. t. Maulmein.
 s.s. *Cimbria*, Lund, pass. Brunsbüttel 10.4. p. R. t. Nantes.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Bilbao 7.4.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Capetown 6.4.
 s.s. *Conelia Mærsk* afg. Bayone 31.3.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Barry 31.3.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 10.4.
 s.s. *Dagmar* ank. Pertusola 10.4.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 3.4. Aalborg.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Kbhvn. 11.4.
 m.s. *Danmark* ventes til Baytown 18.4.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Aden 4.4. til Rangoon udg.
 s.s. *Delaware* ank. Oslo 12.4.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Gravesend 7.4. til Tyne.
 s.s. *Ebro* afg. Leixoes 7.4. til Kbhvn.
 s.s. *Eduard Nissen* oplagt.
 s.s. *Effe Mærsk* oplagt.
 s.s. *Egholm* afg. Kbhvn. 11.4. til Antwerpen.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Conakry 8.4.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Gibraltar 31.3. til Ceuta.
 s.s. *Elisabeth* ank. Kopervik 2.4.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Manchester 8.4.
 s.s. *Ellen* ank. Norrkøping 1.4.
 s.s. *Ellensborg* ank. West Hartlepool 9.4.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Newportnews 8.4.
 s.s. *Else* pass. Holtenau 11.4.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Digby N.S. 7.4. til Holland.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Colombo 7.4. til Bahrein.
 s.s. *England*, Stengade ank. Antwerpen 9.4.
 s.s. *Erik Boye* ank. Helsingør 1.4.
 s.s. *Erna* ank. Rouen 9.4.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Hull 10.4. udg.
 s.s. *Ester* pass. Helsingør 11.4.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg afg. Halifax N.S. 31.3.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* ank. Haifa 24.3.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Portland 9.4. til San Francisco hjg.

F

s.s. *Finland* ank. Gdynia 6.4.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Marseilles 12.4. til Port Said udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Setubal 3.4.
 s.s. *Frankrig* afg. Rouen 6.4. til Boness.
 s.s. *Fredensborg* ank. Danzig 6.4.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Barry 12.4.
 s.s. *Freya* ank. Antwerpen 31.3.
 s.s. *Frida* afg. New York 8.4.
 s.s. *Frode* afg. Swansea 1.4. til Boston.
 s.s. *Fylla* ank. Trelleborg 3.4.

G

s.s. *Georgia* ank. Gøteborg 12.4.
 s.s. *Gerd* afg. Clyde 9.3. til Cuba.
 s.s. *Gerda* ank. Nakskov 28.3.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Zeebrugge 9.4.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Hongkong 29.3.
 s.s. *Gorm* afg. Madeira 3.4. til Kbhvn.
 s.s. *Grete* afg. Dieppe 7.4.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Hongkong 2.4.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* ank. Limerick.

s.s. *Gudrun* ank. Gravesend 8.4. p. R. t. London.
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Lisbon 4.4.
 s.s. *Gunhild* pass. Dover 2.4.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Gdynia 24.3.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Saigon 30.3.
 s.s. *Gyda* afg. Clyde 12.3. til Haifa.

H

s.s. *Hajnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 11.4.
 s.s. *Halfdan* afg. Dunkirk 11.4. til Kbhvn.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Immingham 11.4.
 s.s. *Hanne* afg. Istanbul 12.3.
 s.s. *Hans Broge* pass. Ushant 7.4.
 s.s. *Hans*, From, afg. Danzig 14.4. til Køge.
 s.s. *Hans Mærsk* pass. La Coubre 8.4. indg.
 s.s. *Harald* afg. Kbhvn. 10.4. til Manchester.
 s.s. *Harriet* ank. Svendborg 20.3.
 s.s. *Helene* ank. Ellesmere Port 8.4.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 9.4.
 m.s. *Helvig* pass. Prawle Point 31.3. p. R. t. New York.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Le Havre 23.3. til Corpus Christi.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Granton 5.4.
 m.s. *Herdis* afg. Algiers 28.3. til Haifa.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Bordeaux 31.3.
 s.s. *Hilde* afg. Jaffa 27.3. til Hull.
 s.s. *Hindholm* afg. Swansea 11.4. til Kbhvn.
 s.s. *Holland* ank. West Hartlepool 5.4.

I

s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt i København.
 s.s. *Inge Mærsk* pass. Ushant 7.4.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Gibraltar 7.4. til London.
 s.s. *Inger* ank. Danzig 4.4.
 s.s. *Inger Toft* ank. Nantes 11.4.
 m.s. *India*, Krarup, afg. Hongkong 12.4. til Cebu hjg.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Santos 11.4. til Hatteras.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Garston 8.4.
 s.s. *Ivar* afg. Galveston 8.4. til Baltimore.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Blyth 6.4.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 11.4.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Pointe à Pitre 1.4.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Messina 8.4. til Susak.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Santa Michael 28.3.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Hongkong 11.4. til Shanghai udg.
 s.s. *Jenny* pass. Dungeness 6.4.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Safi 28.3.
 s.s. *Johanne* ank. Rotterdam 10.4.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Louisburg 30.3.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 11.4.
 s.s. *Jonna* afg. Santos 7.4.
 s.s. *Juliane* ank. Rouen 3.4.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. London 12.4. til Rotterdam hjg.
 s.s. *Jutta* pass. Gibraltar 10.4.
 s.s. *Jytte* afg. Huelva 31.3. til Kalundborg.
 s.s. *Jagersborg* opl. Kbhvn. 10.3.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Hollenau 11.4. til Danzig.
 s.s. *Kalø*, Brockmann, ank. Swansea 9.4.
 s.s. *Karen* afg. Middlesbro 2.4.
 s.s. *Karen Toft* afg. Huelva 9.4.
 s.s. *Karla* afg. Palermo 9.4.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 11.4.
 m.t. *Katrine Mærsk* pass. Flores 28.3.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Gibraltar 31.3.
 s.s. *Kentucky* afg. Baltimore 7.4. til Galveston.
 s.s. *Kirsten* afg. Hamburg 31.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk* pass. Sagres 30.3.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. København 2.4.
 s.s. *Knud Rasmussen* afg. Porto Amuelles 3.4. til Los Angeles.
 s.s. *Knud Villemoes* oplagt.
 s.s. *Knud* ank. Sete 6.4.
 s.s. *Kongea* afg. Newcastle 4.4.

L

s.s. *Laila* ank. St. John N.B. 8.4.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Middlesbrough 12.4. udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* afg. Cardiff 30.3.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Glasgow 24.3. til Trinidad.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Antwerpen 6.4. til Alexandria.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Aalborg Værft 18.3.
 s.s. *Lilian* afg. Kotka 9.4.
 s.s. *Lilleborg* afg. Danzig 11.4.
 s.s. *Lily* afg. Drammen 2.4.
 s.s. *Linda* afg. Las Palmas 10.4.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Newcastle 11.4.
 s.s. *Lotte* afg. Middlesbro 7.4. til Harburg.
 m.s. *Louisiana* ank. Kbhvn. 4.4.
 s.s. *Lynæs* pass. Lands End 8.4.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Hampton 21.3. til Santiago.
 s.s. *Magnus* ank. Gdynia 11.4.
 s.s. *Maja* ank. Åbo 10.4.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Seattle 6.4. til Yokohama udg.
 s.s. *Manø*, Rasmussen, ank. Horsens 9.4.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Los Angeles 30.3.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Oran 9.4. til Marseilles.
 s.s. *Margrete* ank. Pomaron 3.4.
 s.s. *Margrethe* ank. London 11.4.
 s.s. *Marianne* ank. Oslo 3.4.
 s.s. *Marie Toft* pass. Cap Finisterre 11.4.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Le Havre 17.3. til Beaumont.
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 2.4.
 m.s. *Marocco* afg. Palermo 9.4. til Lissabon.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Cardiff 11.4.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Naples 4.4.
 s.s. *Marz* ank. Svendborg 14.3.
 s.s. *Maryland* afg. New York 2.4. til Oslo.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Balboa 31.3
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Aden 12.4. hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 6.4.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Sabang 12.3. til Bangkok.

N

s.s. *N. C. Monberg*, fung. Spelmann, afg. Danzig 5.4. til Bordeaux.
 s.s. *Najaden* ank. Blyth 9.4.
 s.s. *Nancy* ank. Nakskov 11.2.
 s.s. *Nerma* ank. Varberg 10.4
 s.s. *Nevada* ank. Neufahrwasser 12.4.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. San Diego 28.3.
 m. s. *Niel Mærsk* afg. Los Angeles 29.3. til New York.
 s.s. *Niobe* ank. Kbhvn. 24.3.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* pass. Dungeness 2.4. p. R. t. Dunkirk.
 s.s. *Nordborg* ank. Kbhvn. 11.4.
 s.s. *Nordby* pass. Helsingør 2.4. p. R. t. Gedser.
 m.s. *Norden* ank. Dairen 1.4.
 m.s. *Nordfarer* ank. Madras 24.3.
 m.s. *Nordhavet* ank. Lisbon 4.4.
 m.s. *Nordhval* ank. Galveston 26.4.
 m.s. *Nordkap* afg. Gibraltar 7.4.
 s.s. *Nordlys* pass. Dunnet Hd. 6.4. p. R. t. Sevilla.
 m.s. *Nordpol* afg. New York 26.3. til Kobe.
 m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, ank. Buenos Aires 10.4.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 12.4.
 s.s. *Olga* ank. Danzig 4.4.
 m.s. *Olga S.* ank. London 30.3.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Bordeaux 30.3. til Saffi.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Colon 6.4.
 m.s. *Oregon* afg. Rio de Janeiro 6.4. til Oslo.
 s.s. *Orion* ank. Mariel 2.4.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Nice 9.4.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Galveston 1.4.

P

s.s. *P. Madsen* oplagt.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Rotterdam 28.3.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, pass. Gibraltar 9.4. p. R. t. Antwerpen hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Danzig 7.4. til Bordeaux.
 s.s. *Paula* pass. Cristobal 1.4.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Osaka 7.4. udg.
 s.s. *Peter Lassen* ank. forv. Los Angeles 4.4.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Shanghai 1.4.
 s.s. *Pia* pass. Ushant 11.4.
 s.s. *Polly* ank. Danzig 29.3.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Danzig 9.4.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Helsingør 31.3. til Kbhvn.
 s.s. *Randa* afg. Rotterdam 9.4.
 s.s. *Riga* ligger i Gdynia.
 s.s. *Rigmor* pass. Gibraltar 31.3.
 s.s. *Rikke* afg. Blyth 6.4. til København.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 10.4.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Middlesbro 7.4.
 s.s. *Robert* ank. London 4.4.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. New York 24.3.
 s.s. *Rosenborg* afg. Antwerp 9.4.

S

s.s. *Saga* afg. Drammen 11.4. til Randers.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Rangoon 7.4. til Hongkong.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Talmouth 8.4. til St. John N.B.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Nantes 9.4. til Rotterdam.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Randers 10.4.
 s.s. *Seine* ank. Kghvn. 10.4.
 s.s. *Sejro*, Teilmann-Thomsen, ank. Helsingør Dok 5.4.
 s.s. *Selma* afg. Swansea 7.4.
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 6.4.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Penang 11.4. hjg.
 s.s. *Signe* afg. Genoa 4.4. til London.
 s.s. *Sigrid* pass. Skagen 7.4.
 s.s. *Sigrun* afg. Antwerpen 9.4. til Kbhvn.
 s.s. *Silkeborg* ank. Antwerp 10.4.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Aalborg Værft 7.4.
 s.s. *Skagen* ligger i Stockholm.
 s.s. *Skagerak* ank. Gdynia 31.3.
 s.s. *Skandia* ventes til Nyborg 13.4.
 s.s. *Skjold* ank. Bordeaux 9.4.
 s.s. *Skodsborg* ank. London 12.4.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 12.4. til Gdynia.
 s.s. *Sonja*, Dulin, ank. Ardrossan 9.4.
 s.s. *Sonju Mærsk* ank. Bordeaux 31.3.
 s.s. *Sophie* afg. Burrow-in-Furness 3.4.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 12.4. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Finisterre 8.4. p. R. t. Aberdeen.
 s.s. *Stella* ank. Aalborg 24.3.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Christobal 8.4.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. København 26.3.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Zeebrugge 5.4. til Nørresundby.
 s.s. *Svanhild* afg. Swansea 4.4. til St. John, N.B.
 s.s. *Svanholm* afg. Antwerpen 5.4. til Casablanca.
 s.s. *Svend Pii* oplagt.
 s.s. *Søborg* ank. Aalborg 27.3.

T

s.s. *Taarholm* ank. Manchester 10.4.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Fremantle 9.4.
 s.s. *Tanja* ank. Alelandria 8.4.
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. New York 7.4.
 s.s. *Teddy*, Meyer, pass. Goole 8.4.
 s.s. *Tekla* pass. Barry 2.4.
 s.s. *Tennessee* afg. Bahia 4.4. til St. Vincent.
 m.s. *Thyra S.* afg. Algiers 23.3. til Jaffa.
 s.s. *Tomsk* ank. Marseille 12.4.
 s.s. *Tonny*, Schröder, afg. Menstad 11.4.
 s.s. *Tove* afg. Casablanca 28.3.
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Bayonne 9.4.
 s.s. *Transporter* afg. Stettin 5.4. til Odense.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Assens 12.4. til Selby.
 s.s. *Trondhjem* ank. Kbhvn. 11.4.
 s.s. *Tula* afg. Algier 10.4. til Alexandria.
 m.s. *Tunis* afg. Haifa forv. 12.4. til Alexandria.

U

s.s. *Uffe* ank. Antwerpen 12.4.
 s.s. *Ulla* afg. Santos 3.4.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Svendborg 6.4.
 s.s. *Uranienborg* ank. Kbhvn. 27.3.

V

s.s. *Valborg* afg. København 29.3.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Helsingør Dok 9.4.
 s.s. *Venus* ank. København 30.3.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. København 6.3.
 s.s. *Viborg* afg. Saffi 9.4.
 s.s. *Viola* pass. Gibraltar 30.3. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Virginia* ank. Kalundborg 10.4.
 s.s. *Vitus Bering* afg. San Francisco 31.3. til Port Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Capetown 9.4.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Gmuiden 31.3.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. København 10.4.

Ø

s.s. *Ørneborg* opl. Kbhvn. 26.3.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 12.4. til Aarhus og Aalborg.

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

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

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 Pensionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONSORSIKRINGSANSTALTEN

AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

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

Brug **Holzappel's International**
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

REDERI, OG HANDELSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmeild"

Amaliegade 38

**Weilin Skibsfarver****AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK

TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

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

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

O. SWANLJUNG

Etableret 1803

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto
& Kalajoki-Rahja) **FINLAND**

Dampskibs-Agent • Skibsmægler • Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung», Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seediens-
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B **D. EKLÖF & Co. %**

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MÖLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

W A S A (Finland)

Medlemmer af

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 13. April 1938.

Nr. 15.

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

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

Næste Nr. af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer Fredag den 22. April.

I. Østersøen.

1084. (P). Sverige S.-Kyst. Ystad. Lys- og Fløjtetønde inddrages midlertidig.

(U. f. s. Nr. 14/969. Stockholm 1938.)

Omkring den 26. April d. A. inddrages Lys- og Fløjtetønden *Ystads boj* paa c. 55° 23' N. 13° 48',₁ E. midlertidigt for Eftersyn.

1085. (T). Sverige S.-Kyst. Åhus S. t. W. Vrag.

(U. f. s. Nr. 14/968. Stockholm 1938.)

Vraget af en Skonnert ligger sunket i 20 m Vand paa c. 55° 47',₅ N. 14° 15',₄ E., c. 8 Sm 189° fra *Åhus Kirke*. Mastetoppene er under Vandoverfladen. Vraget vil blive eftersøgt.

1086. (P). Sverige. Kalmarsund. Yttre Stengrund Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 14/967. Stockholm 1938.)

Omkring Slutningen af April d. A. ombyttes Lys- og Fløjtetønden *Yttre Stengrund* paa c. 56° 09' N. 16° 06' E. midlertidigt med en almindelig Lystønde med samme Fyrkarakter.

1087. Sverige. Indløbet til Nyköping. Örsbaken Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 14/964. Stockholm 1938.)

Lystønden *Örsbaken* paa c. 58° 43' N. 17° 08' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 52/4018 1937.)

1088. Sverige. Bottniska Bugt. Gävle Bugt. Elofsgrund Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 14/961. Stockholm 1938.)

Lystønden *Elofsgrund* paa c. 60° 46' N. 17° 23' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 52/4020 1937.)

- 1089. Sverige. Bottniske Bugt. Skelleftehamn. Drivende Fortøjtønde. Advarsel.**
(U. f. s. Nr. 14/1044. Stockholm 1938.)
En stor, rødmalet Fortøjtønde af Jern er drevet til Søs fra *Skelleftehamn* og danner en Fare for Skibsfarten. Hvis Tønden observeres, bedes Meddelelse derom sendt til Lods-kaptajnen i *Umeå*.
Skelleftehamn: c. 64° 41' N. 21° 15' E.
- 1090. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 14/958. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Kåge—Prickgrund c. 64° 49' N. 21° 06' E. *Bergskäret. Furuögrund yttre og inre. Rönnskär. Leskär. Rödkaullen. Hamnholmen. Liljeudden. Germandö.*
(E. f. S. Nr. 3/153 1938.)
- 1091. Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib genudlagt.**
(Telegram fra Lodskontoret i Åbo.)
Fyrskibet *Rauma* paa c. 61° 07' N. 21° 04' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 51/4013 1937.)
- 1092. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Neustadt. Fløjtønde udlagt.**
(N. f. S. Nr. 14/1487. Berlin 1938.)
En hvid Fløjtønde med E.-Topbetegnelse og med sort mærket „*Neustadt Ost*“ er udlagt i 10 m Vand paa 54° 04' 36" N. 10° 50' 25" E.
(E. f. S. Nr. 13/936 1938. Kort Nr. 292, 279 og 280.)
(Se Tillæg.)

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

- 1093. Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Sømærker genudlagt.**
Stagerne med Koste, der afmærker Sejllobet til *Hellerup Lystbaadehavn*, er atter udlagt paa Plads. c. 55° 43',₉ N. 12° 35',₂ E.
(E. f. S. Nr. 46/3620 1937.)
- 1094. Danmark. Sundet. København. Yderhavnen. Skudehavn. Bedding under Bygning.**
Ud for *E. Nordbjærqs Baadeværft A/S* ved *Skudehavnen* er for Tiden en Ophalerbedding under Udførelse i Forbindelse med en Baadebro. — Under Arbejdet vil der fra Solnedgang til Solopgang blive anbragt en klar Lanterne paa den yderste Pæl i Rækken, og efter Beddingens Fuldførelse vil der ved den yderste Ende af Baadebroen blive anbragt en klar Lanterne med Brændetid hele Aaret fra Solnedgang til Solopgang.
55° 42' (53") N. 12° 35' (57") E.
(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Havnelods, Side 119, Tillæg Nr. 1, Side 20.)
- 1095. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Bro midlertidig lukket.**
Broen ved *Karrebæksminde* vil paa Grund af Reparation ikke blive aabnet i Tidsrummet fra den 13. April Kl. 2100 til den 19. April d. A. Kl. 0500.
c. 55° 11' N. 11° 39' E.
- 1096. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Varnæshoved. Flagstang findes ikke.**
Den i Kortet paa *Varnæshoved* paa 55° 02' 37" N. 9° 34' 51" E. angivne Flagstang findes ikke.
(Kort Nr. 318 og 319.)
- 1097. Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Lyngerodde. Flagstang findes ikke.**
Den i Kortet paa *Lyngerodde* paa 55° 01' 17" N. 9° 39' 57" E. angivne Flagstang findes ikke.
(Kort Nr. 321, 318 og 319.)

1098. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Lysabild Mølle. Møllevinger fjernet. Lysabild Mølle paa $54^{\circ} 53' 26''$ N. $10^{\circ} 03' 30''$ E. har mistet Vingerne.
(Kort Nr. 297, 321, 319, 241, 298 og 279.)
1099. Danmark. Lille-Bælt. Als S.-Kyst. Hørup Hav. Skovby Mølle nedrevet. Skovby Mølle paa $54^{\circ} 53' (07'')$ N. $9^{\circ} 59' (48'')$ E. er nedrevet.
(Kort Nr. 321, 319, 241, 298 og 279.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat. Limfjorden og Skagerrak.

1100. Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoer. Advarsel. Fra den 10. Maj d. A. vil der i c. 3 Maaneder blive afholdt Torpedoskydning fra Torpedostationen ved *Bramsnæsvig* (c. $55^{\circ} 42',7$ N. $11^{\circ} 48',0$ E.). Skydelinien strækker sig fra Torpedostationens Brohoved i Retning 345° indtil Linien E.—W. gennem *Kongsore Næbbe*, og er markeret ved udlagte Bøjer og Flaader. Paa Flaaderne vil der som Regel under Skydning befinde sig en Observationspost. Umiddelbart før en Torpedo affyres, vil der blive hejst en hvid Kugle paa en Mast paa Torpedostationens Brohoved. Naar Kuglen er hejst, skal der ved Navigering i Nærheden af Stationen og Skydelinien udvises Agtpaagivenhed med Hensyn til Torpedobaner samt drivende Torpedoer. Kuglen nedhales, naar den udskudte Torpedo er bjerget. Naar Skibe og større Fartøjer befinder sig i Skydelinien, vil Skydning paa Afstande, der kan medføre Fare for disse, blive indstillet. Skibe og større Fartøjer kommende fra *Holbæk Fjord* bør ikke nærme sig Skydelinien, saafremt Kuglen er hejst.

Advarsel for Fiskere.

Opmærksomheden henledes paa, at det altid er forbundet med Risiko at arbejde med Bundredskaber inden for et Omraade, der — foruden Kystlinien fra *Kirsebærhagen* til S.-Enden af *Dragerup Skov* — har følgende Grænser:

Mod Syd: En Linie i Retning E. gennem S.-Enden af *Dragerup Skov*.

Mod Øst: En Linie i Retning S. fra S.-Enden af *Lindholm* indtil Skæringen med ovennævnte Linie.

Mod Nord: En Linie fra N.-Enden af *Lindholm* til N.-Enden af *Kirsebærhagen*.

Endvidere 150 m paa hver Side af Skydelinien i Retningen 345° fra Torpedostationen Brohoved indtil E. for *Kongsore Næbbe*.

N B. Marineministeriet paatager sig ikke nogetsomhelst Erstatningsansvar for Skade, der forvoldes Fiskeres Garn og andet Materiel under Fiskeri paa det paagældende Areal.

Tidligere udstedte Bekendtgørelser vedrørende Torpedoskydning ved *Bramsnæsvig* ophæves.

(Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 194.)

1101. Danmark. Kattegat. Odense Fjord Lystønde atter tændt. Lystønden *Odense Fjord* paa c. $55^{\circ} 33'$ N. $10^{\circ} 34'$ E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 14/1080 1938.)
1102. (T). Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Fulehuk Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(B. f. F. Nr. 6. Oslo 1938.)
Taagesignalet ved *Fulehuk Fyr* paa c. $59^{\circ} 10',5$ N. $10^{\circ} 36',2$ E. er ude af Virksomhed i Tiden fra den 20. April til den 1. Juli d. A.
1103. (T). Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjorden. Grønningen Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(B. f. F. Nr. 6. Oslo 1938.)
Taagesignalet ved *Grønningen Fyr* paa c. $58^{\circ} 04',8$ N. $8^{\circ} 05',6$ E. er ude af Virksomhed i Tiden fra den 1. Maj til den 1. Juli d. A.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1104. Norge. Nordgjeslingene. Gjeslingene Fyr. Oplysning om Brændetid i Aar.
(B. f. F. Nr. 6. Oslo 1938.)
Gjeslingene Fyr paa c. $64^{\circ} 43',_6$ N. $10^{\circ} 51',_7$ E. vil i Aar allerede blive slukket den 19. April og først tændt igen den 1. September.
1105. Norge. Folla. Kya Fyr. Oplysning om Brændetid i Aar.
(B. f. F. Nr. 6. Oslo 1938.)
Kya Fyr paa c. $64^{\circ} 27',_9$ N. $10^{\circ} 13',_3$ E. vil i Aar allerede blive slukket den 25. April.
1106. (T). Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde bortdrevet.
Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. $56^{\circ} 43'$ N. $8^{\circ} 10'$ E. er drevet fra sin Station.
1107. (P). Danmark. Graadyb Fyrskib. Fyrkarakter forandres.
I Løbet af Foraaret vil Fyrkarakteren for *Graadyb* Fyrskib paa c. $55^{\circ} 20'$ N. $8^{\circ} 05'$ E. blive ændret fra vekslende hvidt og rødt Gruppe-Blink til hvidt Gruppe-Blink, 3 Blink hver 1^m , Blink 5^s , Mørke 2^s , Blink 5^s , Mørke 2^s , Blink 2^s , Mørke 44^s . Samtidig forøges Lysevnen fra 18 Sm til $19,5$ Sm.
Nærmere Meddelelse om Tidspunktet vil senere fremkomme.
(E. f. S. Nr. 14/1034 1938. Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 1.)
1108. Nordsøen. Terschellingerbank Fyrskib NW. Vrag.
(B. a. Z. Nr. 80/878. 's-Gravenhage 1938.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. $53^{\circ} 45'$ N. $4^{\circ} 09'$ E., c. 29 Sm NW. for Fyrskibet *Terschellingerbank*.
1109. (T). Holland. Terschellingerbank Fyrskib ombyttes midlertidigt.
(B. a. Z. Nr. 82/904. 's-Gravenhage 1938.)
Den 27. April d. A. ombyttes Fyrskibet *Terschellingerbank* paa c. $53^{\circ} 27'$ N. $4^{\circ} 47',_5$ E. midlertidigt for et Tidsrum af c. 4 Uger med et Reservefyrskib med samme Fyrkarakter. Synsvide: 11 Sm. Tangesignal afgives med Sirene, Tre-Stød hver 30^s , Stød 2^s , Pause 3^s , Stød 2^s , Pause $10,5^s$, Stød 2^s , Pause $10,5^s$. Undervandstaagesignal afgives med Klokke, Tre-Slag hver 12^s , Slag, Pause 2^s , Slag, Pause 5^s , Slag, Pause 5^s . Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr.
1110. Holland. Zeegat aan den Hoek van Holland. Noorderhoofd Fyr tændt om Dagen i usigtbart Vejr.
(B. a. Z. Nr. 77/844. 's-Gravenhage 1938.)
Noorderhoofd te Hoek van Holland røde og hvide Blinkfyr paa c. $51^{\circ} 59'$ N. $4^{\circ} 05'$ E. brænder om Dagen i usigtbart Vejr, samtidig med at Taagesignal udsendes.
1111. England. North West Goodwin. Lys- og Klokketønde flyttet.
(N. t. M. Nr. 23. Trinity House, London 1938.)
Paa Grund af Sandbankens Udvidelse er *North West Goodwin* Lys- og Klokketønde paa c. $51^{\circ} 16\frac{1}{2}'$ N. $1^{\circ} 29'$ E. flyttet til Pladsen $4,52$ Sm $146\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *St. George's* Kirke.
1112. England. Themsen. Gravesend Reach. Ny Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 22. Trinity House, London 1938.)
En ny, sort Lystønde ved Navn *Tilbury*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s , er udlagt paa c. $51^{\circ} 27'$ N. $0^{\circ} 25'$ E., $1,32$ Sm 275° fra *Shornmead* Fyr. Lystønden afmærker Flodens N.-Banke nedenfor *Tilbury*.
(E. f. S. Nr. 11/756 1938.)
1113. England. Caister Road. Oplysning om Vrags Plads.
(N. t. M. Nr. 653. London 1938.)
Den nøjagtige Plads for det i E. f. S. Nr. 14/1038 1938 meddelte Vrag, hvorover den mindste Dybde er $10,1$ m, er $0,55$ Sm 234° fra den opgivne Plads, og paa $52^{\circ} 40' 30''$ N. $1^{\circ} 45' 45''$ E., $1,94$ Sm 59° fra det kendelige Taarn, $0,8$ Sm NW. for *East Caister*.

1114. England. Humber. Kingston-upon-Hull. Taagesignal oprettet.
(N. t. M. Nr. 659. London 1938.)
Et Taagesignal med Nautofon, Tre-Stød hver 30^s, er oprettet paa *Victoria Pier* paa c. 53° 44' N. 0° 20' W.

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

1115. Frankrig. Le Havre Fyrskib. Undervandstaagesignal atter i Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 13/891. Paris 1938.)
Undervandstaagesignalet i *Le Havre* Fyrskib paa c. 49° 31',₉ N. 0° 09',₁ W. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 11/759 1938.)
1116. Frankrig. Cayeux Anduvning. Oplysning om Vrag og Dybder.
(N. t. M. Nr. 642. London 1938.)
1. Det farlige Vrag paa 50° 10' 00" N. 1° 22' 16" E. findes ikke.
2. Et Vrag med mindste Dybde 10,₁ m og et Vrag med mindste Dybde 12,₈ m findes henholdsvis paa 50° 10' 00" N. 1° 21' 25" E. og 50° 10' 20" N. 1° 04' 22" E.
3. Dybder paa 11,₀ m findes paa 50° 09' 35" N. 1° 09' 03" E. og 50° 08' 14" N. 1° 13' 46" E.
1117. Frankrig. Saint-Malo Red. Baake genopført.
(A. a. N. Nr. 12/892. Paris 1938.)
Baaken *La Pierre à la Vache* paa c. 48° 39',₉ N. 2° 05',₁ W. er atter opført.
(E. f. S. Nr. 10/676 1938.)
1118. Frankrig. Saint-Briac Anduvning. Baake genopført.
(A. a. N. Nr. 13/893. Paris 1938.)
Baaken *Le Perronias* paa c. 48° 37',₇ N. 2° 09',₅ W. er atter opført.
(E. f. S. Nr. 11/677 1938.)
1119. Frankrig. Baie de Paimpol. Baake genopført.
(A. a. N. Nr. 13/894. Paris 1938.)
Baaken *Le Dénou* paa c. 48° 48',₄ N. 2° 58',₀ W. er atter opført.
(E. f. S. Nr. 14/1040 1938.)
1120. Frankrig. Plateau des Sirlots. Tonde ombyttet.
(N. t. M. Nr. 689. London 1938.)
Spidstønden paa c. 48° 53' N. 3° 00' W. er ombyttet med en rød Klokketønde.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1121. Frankrig. Baie de Saint-Jean-de-Luz. Nyt Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 13/889. Paris 1938.)
Et nyt Fyr, der viser hvidt Lys med Gruppe-Forinørkelser, Tre-Formørkelser hver 12^s, Lys 4^s, Mørke 1^s, Lys 1^s, Mørke 1^s, Lys 4^s, Mørke 1^s, er tændt 1432 m 138° fra *Socoa* Fyr paa c. 45° 23',₁ N. 1° 40',₅ W. Flammens Højde: 70 m. Synsvidde: 21 Sm. 10 m højt Taarn.
Det nye Fyr er Forfyr i en Ledefyrlinie, hvis Bagfyr er *Socoa* Fyr. Fyrene har samme Karakter og er synkroniserede. De lyser stærkt 4½° paa hver Side af Fyrlinien, der leder gennem *La Passe d'Illarguita*.
(E. f. S. Nr. 11/770 1938.)

1122. Spanien N.-Kyst. Gijon Bugt. Vrag.
(N. f. S. Nr. 14/1426. Berlin 1938.)
1. Et farligt Vrag, hvorover mindste Dybde er 14 m, findes paa c. $43^{\circ} 34',_{23}$ N. $5^{\circ} 40',_{95}$ W., 1200 m 43° fra Fyret paa Hovedet af Nordmolen.
2. Et farligt Vrag, hvorover mindste Dybde er 3 m, findes paa c. $43^{\circ} 33',_{83}$ N. $5^{\circ} 41',_{67}$ W., 200 m 313° fra ovennævnte Fyr.
(E. f. S. Nr. 13/954 1938.)
1123. Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Isla de Fernando Poo. Bahia de Santa Isabel.
Oplysning om Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 662. London 1938.)
1. Den røde Spidstønde, 0,425 Sm 294° fra *Santa Isabel* Forfyr paa c. $3^{\circ} 46'$ N. $8^{\circ} 48'$ E., er ombyttet med en sort Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s .
2. Lystønden, 0,55 Sm 310° fra ovennævnte Fyr, er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise rødt Et-Blink hver 3^s .
(E. f. S. Nr. 7/465 1938.)
1124. Nova Scotia. Gut of Canso. Ledefyrlinie tændt.
(N. t. M. Nr. 652. London 1938.)
Nedennævnte Fyrlinie er tændt:
Forfyret, der viser hvidt, fast Lys paa *Park Point*, 1,18 Sm 256° fra *Bear Island* Fyr paa c. $45^{\circ} 33'$ N. $61^{\circ} 18'$ W. Flammens Højde: 8,2 m. Mast med hvid Diamant.
Bagfyret, der viser hvidt, fast Lys, 0,16 Sm 145° fra Forfyret. Flammens Højde: 15,9 m. Mast med hvid, firkantet Plade.
1125. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland Harbour. Portland Head Fyr. Taagesignal forandret.
(N. t. M. Nr. 12/730. Washington 1938.)
Taagesignalet ved *Portland Head* Fyr paa c. $43^{\circ} 37'$ N. $70^{\circ} 12'$ W. er forandret til Luftmembran, Et-Stød hver 20^s , Stød 4^s , Pause 16^s . Hvis Membranen kommer i Uorden, udsendes Signalet med almindeligt Taagehorn, og hvis dette ogsaa kommer i Uorden ringes med en Klokke.
1126. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Cross Rip Fyrskib. Flagkendingssignal og Radiokaldesignal forandret.
(N. t. M. Nr. 12/732. Washington 1938.)
Flagkendingssignalet og Radiokaldesignalet for *Cross Rip* Fyrskib paa c. $41^{\circ} 27'$ N. $70^{\circ} 17'$ W. er forandret til *WWEZ*.
1127. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Hog Island. Fyr forandres. Lys- og Fløjtetønde udlægges.
(N. t. M. Nr. 12/738. Washington 1938.)
Omkring den 3. Juni d. A. vil *Hog Island* Fyr paa c. $37^{\circ} 24'$ N. $75^{\circ} 42'$ W. blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 30^s , Blink 3^s , Mørke 27^s . Synsvidde: 14 Sm. Fyret vil være ubevogtet.
Samtidig udlægges en rød Lys- og Fløjtetønde, *Hog Island 12*, der skal vise hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink 1^s , Mørke 2^s , paa $37^{\circ} 17' 36''$ N. $75^{\circ} 34' 42''$ W., 8,5 Sm $136\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Hog Island* Fyr i 18 m Vand.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.
1128. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Anduvning. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 12/748. Washington 1938.)
Et Olieanlæg, der er belyst med hvide, faste Lys, er i Virksomhed 1 Sm fra Kysten, 8 Sm E. for *High Island* og c. 35 Sm NE. for *Galveston*.
c. $29^{\circ} 35'$ N. $94^{\circ} 14'$ W.

- 1129. Venezuela. Venezuela Bugt. Bahia Boca de las Piedras. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 14/1434. Berlin 1938.)
Fyret paa c. $11^{\circ} 42' N.$ $70^{\circ} 13' W.$ paa Vandtaarnet er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt, fast Lys. Synsvidde: 12 Sm.
(E. f. S. Nr. 30/3087 1937.)
- 1130. (T). Venezuela. Orinoco Floden Anduvning. Fyr midlertidig tændt.**
(N. t. M. Nr. 12/750. Washington 1938.)
Paa Grund af Opmaalingsarbejder er der midlertidigt tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink, c. 53 Blink pr. Min., paa $8^{\circ} 45' 00'' N.$ $60^{\circ} 23' 45'' W.$ ved *Orinoco* Flodens Anduvning. Flammens Højde: $15,2$ m. Efter endt Brug vil Fyret uden nærmere Meddelelse blive slukket.
- 1131. Jamaica. Cayman Brac. Oplysning om Fyrs Plads.**
(N. t. M. Nr. 674. London 1938.)
Pladsen for det i E. f. S. Nr. 3/189 1938 omhandlede Fyr er $0,35$ Sm 60° fra den der angivne Plads og paa $19^{\circ} 45' 00'' N.$ $79^{\circ} 49' 30'' W.$
- 1132. Jamaica. Little Cayman. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 674. London 1938.)
E. f. S. Nr. 1/62 1938 annulleres og erstattes med følgende:
Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , er tændt paa SW.-Spidsen af *Little Cayman* paa $19^{\circ} 39' 30'' N.$ $80^{\circ} 07' 20'' W.$ Flammens Højde: $9,1$ m. $6,1$ m højt, hvidt Staaltaarn paa sort Sokkel. Fyret er ubevogtet.
- 1133. Jamaica. Grand Cayman. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 674. London 1938.)
Et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , er tændt paa c. $19^{\circ} 16' N.$ $81^{\circ} 24' W.$ paa SW.-Spidsen af *Grand Cayman*, $0,62$ Sm 156° fra *Lambert House*. Flammens Højde: $6,1$ m. $6,1$ m højt, hvidt Staaltaarn paa sort Sokkel. Fyret er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 1/64 1938.)
- 1134. Brasilien. Sao Luiz de Maranhao og Natal Radiofyr. Oplysninger.**
(N. f. S. Nr. 14/1435. Berlin 1938.)
Radiostationerne *Sao Luiz de Maranhao* paa c. $2^{\circ} 31',5 S.$ $44^{\circ} 16',5 W.$ og *Natal* paa c. $5^{\circ} 46',5 S.$ $35^{\circ} 12',3 W.$ er inddraget fra offentlig Korrespondance og sender kun Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger.
- 1135. Brasilien. Porto Seguro Anduvning. Pulle.**
(A. a. N. Nr. V/37 Rio de Janeiro 1938.)
En Pulle, der er farlig for Sejladsen, ligger paa c. $16^{\circ} 29' S.$ $39^{\circ} 03' W.$, $3,55$ Sm 166° fra *Porto Seguro* Fyr.
- 1136. Brasilien. Poppa Verde. Dybde paa Grund.**
(A. a. N. Nr. V/37. Rio de Janeiro 1938.)
Dybden paa c. $18^{\circ} 01' S.$ $38^{\circ} 58' W.$ er $3,2$ m (Koral), og ikke som angivet i Kortet 5 m.
- 1137. Brasilien. Ilha Grande Bugt. Algada Rock. Tønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 682. London 1938.)
En Spidstønde med Ballon er udlagt paa c. $23^{\circ} 02' S.$ $44^{\circ} 18' W.$, $0,2$ Sm 334° fra *Homens Rock* Fyr.
- 1138. Mexiko W.-Kyst. Manzanillo Bugt. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 12/757. Washington 1938.)
Følgende Grunde er rapporteret i Munden af *Santiago* Bugt paa c. $19^{\circ} 05' N.$ $104^{\circ} 23' W.$:
a. En Grund med 6 m Vand $1,25$ Sm $71\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Punta de Juluapan*.
b. En Grund med 6 m Vand $1,75$ Sm $71\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Punta de Juluapan*.
(E. f. S. Nr. 10/690 1938.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1139. Italien W.-Kyst. Liguriske Hav. Genua. Grund. Tønde inddraget.
(A. a. N. Nr. 13/15 og 13/16. Genua 1938.)
1. En stor Stenblok med 12,5 m Vand ligger 105 m 275° fra Fyret paa Hovedet af Molen *Principe Umberto*.
2. Tønden, der i Kortet er angivet at ligge 230 m 230° fra Fyret paa Hovedet af Molen *Principe Umberto*, er inddraget.
Genua: c. 44° 24' N. 8° 54' E.
1140. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Bocca di Magra. Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 13/25. Genua 1938.)
Paa Bølgebryderen i Munden af Floden *Magra*, tæt ved venstre Bred, er paa c. 44° 03' N. 9° 59' E. tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 5 Sm.
1141. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Livorno. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 13/18, 13/19 og 13/20. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres nedennævnte Fyr, som følger:
1. Fyret paa Hovedet af *Meloriadæmningen* forandres til at vise hvidt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 5,5^s.
2. Fyret paa Hovedet af den lige Dæmning paa c. 43° 33' N. 10° 18' E. forandres til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 0,5^s, Mørke 1^s, Blink 0,5^s, Mørke 4^s.
3. Fyret paa Hovedet af *Mediceomolen* forandres til at vise grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 0,5^s, Mørke 1^s, Blink 0,5^s, Mørke 4^s.
1142. (T). Malta. Dellimara Point. Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 655. London 1938.)
Fyret paa *Dellimara Point* paa c. 35° 49' N. 14° 34' E. er midlertidig forandret fra at vise vekslende hvidt og rødt Et-Blink til at vise rødt, fast Lys.
1143. Italien S.-Kyst. Capo Trionto Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 13/26. Genua 1938.)
Capo Trionto Fyr paa c. 39° 37' N. 16° 46' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 7^s.
(E. f. S. Nr. 10/696 1938.)
1144. Italien S.-Kyst. Taranto. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 13/25. Genua 1938.)
1. Fyret paa Hovedet af W.-Molen i Handelshavnen paa c. 40° 29' N. 17° 13' E. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 1^s, Mørke 4^s.
2. Fyret paa Yderenden af E.-Molen i Handelshavnen er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 5^s, Blink 1^s, Mørke 4^s.
1145. Italien S.-Kyst. Golfo di Taranto. Torre dell'Ovo. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 13/26. Genua 1938.)
Torre dell'Ovo Fyr paa c. 40° 18' N. 17° 30' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,7^s.
(E. f. S. Nr. 10/697 1938.)
1146. Italien S.-Kyst. Golfo di Taranto. Ugento Grund. Lystønde forandres ikke.
(A. a. N. Nr. 13/12. Genua 1938.)
E. f. S. Nr. 10/698 1938 annulleres.
1147. Italien E.-Kyst. Otranto Red. Punta Craul. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 13/26. Genua 1938.)
Punta Craul Fyr paa c. 40° 09' N. 18° 30' E. er forandret til at vise hvidt og rødt 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.
(E. f. S. Nr. 10/699 1938.)

1148. Italien E.-Kyst. Brindisi. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 13/25 og 13/26. Genua 1938.)

1. Fyret paa Hovedet af Bølgebryderen S. for *Castello a Mare* er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 1^s.2. Fyret paa Hovedet af Bølgebryderen, som strækker sig ud fra *Costa Morena* er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 1^s.

c. 40° 39' N. 17° 58' E.

(E. f. S. Nr. 10/700 1938.)

1149. (P). Italien E.-Kyst. Molfetta. Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 13/3. Genua 1938.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret paa Molehovedet til at vise rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.

c. 41° 12' N. 16° 36' E.

1150. Italien E.-Kyst. Molfetta. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 13/6 og 13/4. Genua 1938.)

1. Fyret paa Hovedet af Dæmningen W. for Havnen er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.2. Fyret paa SE.-Spidsen af Grunden S. *Domenico* er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s.

c. 41° 12' N. 16° 36' E.

1151. (P). Italien E.-Kyst. Trani. Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 13/5. Genua 1938.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret paa Yderenden af S. *Antoniamolen* paa c. 41° 17' N. 16° 25' E. til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 3^s, Mørke 1^s.**1152. (P). Italien E.-Kyst. Ortona a Mare. Fyr forandres.**

(A. a. N. Nr. 13/7, 13/8 og 13/9. Genua 1938.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres nedennævnte Fyr, som følger:

1. Fyret tæt ved Yderenden af N.-Molen forandres til at vise grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.2. Fyret paa Yderenden af Dæmningen, som strækker sig ud fra Inderenden af N.-Molen, forandres til at vise grønt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s.3. Fyret paa S.-Molen forandres til at vise rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.

c. 42° 21' N. 14° 25' E.

1153. Italien E.-Kyst. Venedig Bugt. Malamocco. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 13/26. Genua 1938.)

Malamocco Fyr paa c. 45° 21' N. 12° 18' E. er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 9,5^s.**1154. Rusland. Sorte Hav. Poti. Radiofyr oprettet.**

(N. f. S. Nr. 14/1424. Berlin 1938.)

Ved *Poti* Fyr paa c. 42° 07',₀ N. 41° 39',₇ E. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 300,₅₇ kc/s (998 m). Rækkevidde: 45 Sm. Signalet er:Bogstavet M i..... 2^m.Pause..... 4^m.Periode..... 6^m.

Sendetider: I usigtbart Vejr: Uafbrudt.

1155. Tunis. Ecueils des Sorelles. Tønder genudlagt.

(N. t. M. Nr. 692. London 1938.)

Tønderne paa henholdsvis c. 37° 23',₈ N. 8° 34',₇ E. og c. 37° 23',₂ N. 8° 37',₂ E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 27/1853 1936.)

1156. (T). Marokko. Bahia de Alhucemas. Villa Sanjurjo. Lys- og Klokketønde forsvundet.

(N. f. S. Nr. 14/1423. Berlin 1938.)

Den røde Lys- og Klokketønde, der viser grønt Et-Blink, c. 100 m S. for den ud af Vandet ragende Del af Bølgebryderen paa c. $35^{\circ} 14',5$ N. $3^{\circ} 55',1$ W., er forsvundet. Det anbefales at udvise Forsigtighed, da der ligger nogle for Skibsfarten farlige Sten.

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

1157. Røde Hav. Suez Bugt. Newport Rock. Vrag.

(N. t. M. Nr. 693. London 1938.)

E. f. S. Nr. 26/2196 1937 annulleres og erstattes med: En Trawler ligger sunket paa c. $29^{\circ} 51'$ N. $32^{\circ} 32'$ E., 1,0 Sm 202° fra *Newport Rock* Fyr. Vraget er afmærket med en grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s .

(E. f. S. Nr. 26/2196 1937.)

1158. Madagascar NW.-Kyst. Majunga. Tønde permanent inddraget.

(A. a. N. Nr. 13/956. Paris 1938.)

Den hvid- og sortmalede Tønde med Dobbeltkegle som Topbetegnelse paa 4 m Grunden W. for *Pointe de Sable* paa c. $15^{\circ} 44'$ S. $146^{\circ} 18'$ E. er permanent inddraget.

1159. Ceylon NW.-Kyst. Palk Bugt. Oplysning om Dybder.

(N. t. M. Nr. 672. London 1938.)

a. En Grund med $6,4$ m Vand findes $6,46$ Sm 312° og en Grund med $5,5$ m Vand findes $4,30$ Sm 295° fra *Palaitivu* Vandtaarn paa c. $9^{\circ} 32'$ N. $79^{\circ} 56'$ E.
b. $5,0$ m Grunden, $6,8$ Sm 307° fra ovennævnte Taarn, findes ikke.

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

1160. Singapore Stræde. Singapore. Oplysning om Skorstens Plads.

(N. t. M. Nr. 673. London 1938.)

Den nøjagtige Plads for Skorstenen paa Krematoriet er c. 60 m 155° fra den i Kortet angivne Plads og c. 90 m 343° fra Flagstangen ved den kgl. Yachtklub og paa $1^{\circ} 16'$ ($10''$) N. $103^{\circ} 50'$ ($50''$) E.

1161. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Berhala Stræde. Oplysning om Dybder.

(N. t. M. Nr. 680. London 1938.)

a. Dybder paa $10,1$ m Vand findes henholdsvis $4,5$ Sm 240° og $7,0$ Sm 236° fra *Muchi Island* Fyr paa c. $0^{\circ} 32'$ S. $104^{\circ} 02'$ E.

b. Dybden $9,1$ m c. $4,75$ Sm 67° og Dybden $11,0$ henholdsvis 5 Sm 237° og $6,25$ Sm 234° fra ovennævnte Fyr findes ikke.

1162. Sunda Øerne. Celebes NW.-Kyst. Tg. Penjoe N. Grund.

(B. a. Z. Nr. 74/822. 's-Gravenhage 1938.)

En Grund med mindste Dybde 5 m er fundet paa c. $0^{\circ} 56',6$ N. $120^{\circ} 15'$ E.

1163. Sunda Øerne. Molukske Øhav. Kai Islands. Grund.

(B. a. Z. Nr. 74/823. 's-Gravenhage 1938.)

En Grund, der er farlig for Skibsfarten, er fundet paa c. $5^{\circ} 29',1$ S. $132^{\circ} 19',0$ E., N. for *Tajandoe*.

- 1164. Siam Bugt. Bangkok Floden. Oplysning om Dybder og Afmærkning.**
(N. t. M. Nr. 663. London 1938.)
Nedennævnte Dybder er fundet i Forhold til Fort *Phra Chula Chom Klao* Flagstang paa c. 13° 32' N. 100° 35' E.:
1. Et Skær med mindre end 1,8 m Vand, 0,7 Sm 52° fra Flagstangen.
Stengrund med 3,7 m Vand, 0,65 Sm 47° fra Flagstangen.
En Grund med 3,0 m Vand, 0,75 Sm 51° fra Flagstangen.
En Grund med 3,3 m Vand, 0,33 Sm 32° fra Flagstangen.
 2. Skæret med mindre end 1,8 m Vand, 0,5 Sm 58° fra Flagstangen, rettes til en Grund med 2,7 m Vand.
 3. Spidstønden paa 3,2 m Grunden, 0,8 Sm 51° fra Flagstangen, er permanent inddraget.
- 1165. Siam Bugt. Siam E.-Kyst. Koh Rang Kwien. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. III/25. Bangkok 1938.)
Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, er tændt ved *Koh Rang Kwien* paa 12° 47' 30" N. 100° 48' 08" E. Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 7 Sm. Hvid Tremneværksbaake. Fyret er ubevogtet.
- 1166. Siam Bugt. Siam E.-Kyst. Hin Khee Sua Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. III/25. Bangkok 1938.)
Fyret paa Skæret N. for *Koh Ira* paa 12° 41' 50" N. 100° 50' 21" E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt Et-Blink hver 5^s. Synsvide: 6 Sm.
- 1167. Fransk Indo-Kina. Don Nai eller Saigon Flodens Munding. Oplysning om Dybder.**
(N. t. M. Nr. 694. London 1938.)
- a. En Grund med 5 m Vand findes 0,56 Sm 274° fra *Cape St. Jacques Nui Vung Tan* Fyr paa c. 10° 20' N. 107° 05' E.
 - b. Grunden med 5 m Vand, 0,40 Sm 250° fra ovennævnte Fyr, findes ikke.
- 1168. Kina. Yang-tze Floden. Hwangpu Munding. Advarsel.**
(N. f. S. Nr. 14/1442. Berlin 1938.)
Paa Grund af Reparation af Kajen fra Mundingen af *Wusung Creek* til Havnekontoret skal Skibene benytte modereret Fart mellem *Wusung Creek* Fyr og den sorte Lystønde 1. Internationalt Flagsignal *TE* er hejst ved Byggearbejdet.
c. 31° 21',5 N. 121° 30',0 E.
- 1169. Kina. Pohai Bugt. Taku Fyrskib S. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 14/1443. Berlin 1938.)
Et farligt Vrag ligger sunket paa 38° 50' 30" N. 117° 50' 49" E., c. 6,1 Sm S. for *Taku* Fyrskib.
- 1170. Japan. Houshu S.-Kyst. Chita Wan. Grund.**
(N. t. M. Nr. 649. London 1938.)
En Grund med 3,7 m Vand er fundet paa c. 34° 49' N. 136° 57' E., 2,8 Sm 208° fra det hvide, faste Fyr ved *Gongen bana*.
- 1171. Tasmanien N.-Kyst. Perkins Bugt. Nye Grænser for Forbud mod Ankring.**
(N. t. M. Nr. 664. London 1938.)
Grænserne for det for Ankring forbudte Omraade er nu følgende:
En Linie fra Højvandslinien, 1,8 Sm 292° fra *Circular Head* Triangulationsmærke paa c. 40° 46' S. 145° 18' E., 1,5 Sm i Retning 270°, derfra 2 Sm i Retning 338° og derfra i Retning 90° til Højvandslinien.
- 1172. New Caledonia. Port Numea Anduvning. Urent Vand.**
(N. t. M. Nr. 681. London 1938.)
Urent Vand findes paa c. 22° 21' S. 166° 40' E., 2,3 Sm 105° fra *Oliver Bank* Baake.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1173. Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Forandring af Rute.
(N. t. M. Nr. 647. London 1938.)
Den 26. Marts d. A. overgik man fra Rute C til Rute B.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

England:

- N Admiralty List of Wireless Signals, 1938, Volume 1 and Supplement.
R 375 Labrador. — Sandwich bay to Nain.
R 2962 Arctic Ocean. — North Cape to Einsamkeit Island.
N 5075 Chart showing the distribution of observations of Upper Winds and Upper Air Temperatures over the oceans.
N 484 West Indies. — Plans in the Gulf of Paria.

Tyskland:

- N Nautisches Jahrbuch 1939.

Tillæg.**I. Østersøen.**

1174. (T). Sverige S.-Kyst. Blenheim Grund. Sømærke i Uorden.
(Telegram fra Dampskibet »Hejmdale».)
Den røde Stage med 1 Ballon mellem 2 opadvendte Koste, *Blenheim S.*, paa c. 55° 16',₈ N. 12° 53',₂ E. har mistet Topbetegnelsen.

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

1175. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Raage Sund. Middelgrund W. Sømærke forsvundet.
Den hvide Stage med Halmvisk, *Middelgrund W.*, paa c. 54° 58',₂ N. 11° 16',₄ E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.
1176. (T). Danmark. Store-Bælt. Halskov-Sprogø-Knudshoved. Kabel midlertidigt afmærket.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 12/909 1938 meddeles, at det deri omtalte Kabel er afmærket med 4 rød- og hvidmalede Tønder forsynet med hvidt, fast Lys paa henholdsvis c. 55° 20' N. 11° 04' E., c. 55° 19',₅ N. 11° 01',₅ E., c. 55° 19' N. 10° 56' E. og c. 55° 18' N. 10° 54' E.
(E. f. S. Nr. 12/909 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1177. (T). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Røsnæs Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.
Lys- og Fløjtetønden *Røsnæs* paa c. 55° 45' N. 10° 50' E. er for Tiden slukket. Den vil snarest atter blive bragt i Orden.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse:
Nyborg	Henrik Baaballe, Foreningens Formand	Baaballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Laboro
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bostyrelsen	Klis
Aalborg	Stovedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstavedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

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

Owners' &
Captains' **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
BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 — 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr: »Skibsværftene«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandværkskedler. 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Siuse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang, Lodspenge eller Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning besørget af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for Fartøjer paa indtil 500 Tons D. W. I Byen flere Maskinværksteder. Prillager ved Toldboden.

FAABORG

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

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsakster 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 eller faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Engbæve Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødenheder o. s. v. Ind- og Udtægning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyldings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang, Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage. Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

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

Losning og Lading. I Frihavnen besørget Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (i privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. beholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrsketet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzer's Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

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

RUDKJØBING

Indsejlløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slang benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 16

TORS DAG 21. APRIL 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

VOLDGIFTSKENDELSEN

Voldgiftsretten, der har haft Professor, Dr. jur. Poul Andersen til Formand, afsagde forrige Onsdag Kl. 10 Kendelse i Konflikten mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Maskinmestrenes Forening. Kendelsen er vedtaget enstemmigt.

Desværre kunde vi ikke, paa Grund af Paaskehelligdagene bringe Meddelelsen i vort sidste Nummer, der allerede forelaa trykt, da Kendelsen offentliggjordes.

Kendelsen omfatter en Overenskomstperiode for to Aar indtil 1. April 1940, dog med den sædvanlige Pristalklausul, saaledes at Overenskomsten kan opsiges til Ophør 1. April 1939, dersom Pristallet svinger med 6 Points eller mere til den ene eller anden Side.

Ved den nye Overenskomst faar Maskinmestrene en Lønforhøjelse paa gennemsnitlig 6—7 Procent. Det kan saaledes nævnes, at den gennemsnitlige Stigning for 1. Mestre er 6,6 pCt., for 3. og 4. Mestre 7,5 pCt. Alderstilletaget for 1. og 2. Mestre forhøjes med henholdsvis 10 Kr og 20 Kr. pr. Maaned.

Udover den almindelige Lønforhøjelse er der forskellige Reguleringer. Tjenestetiden i Søen i Skibe, hvor der i Henhold til Loven skal være mindst tre Mestre, er fastsat til 8 Timer i Døgnet. I Skibe, hvor der skal være mindst to Mestre, maa den samlede Tjenestetid ikke overstige 24 Timer i to paa hinanden følgende Døgn. Bestemmelsen om 1. Mesters Medhjælp ændres til at omfatte alle Skibe med Maskiner over 600 I.H.K., Tanktillæget udvides og endelig kan nævnes, at Ferien for Maskinassistenter forlænges til to Uger.

Denne Afgørelse blev altsaa den endelige. Der er ingen Grund til at hovere i den Anledning, men der er desto mere Anledning til at beklage de mange spildte Kræfter. Maskinmestrene kunde nemlig, hvis de ikke straks fra Begyndelsen havde stemt deres Fordringer saa højt op, i det store og hele have opnaaet de samme Belingelser, som de faar, under Forhandlinger med Rederiforeningen. Der havde ikke været nogen Grund til at sætte dette store Apparat paa Benene, og mange uoverlagte og haarde Ord kunde have været sparet. Vi skal ikke paany vende tilbage til alle disse Udgydelser, men kun pege paa, at naar Resultatet alligevel blev som det blev, og altsaa i Hovedtrækkene fremtræder som den Overenskomst, der afsluttedes med Styrmandene og de andre af Søens Folk, saa havde der ikke været synderlig Anledning til at lade denne Sag gaa gennem disse mange Instanser.

Lad os imidlertid nu nøjes med at konstatere, at Freden er opnaaet, selve Voldgiftskendelsen skal vi ikke indlade os paa at kritisere og kun udtale Ønsket om, at en frivillig Voldgiftsavgørelse ogsaa i Fremtiden maa blive bragt i Anvendelse — og helst paa et lidt tidligere Tidspunkt, inden Striden har faaet Lejlighed til at blusse op og give Anledning til hasarderede Postulater.

For Skibsfarten er det af stor Betydning, at der nu er Ro indenfor Erhvervet i de kommende to Aar, saafremt der da ikke sker noget ganske uforudset — men det er paa den anden Side ogsaa nødvendigt, at der skabes Ro, hvis Skibsfarten skal faa Lejlighed til at konsolidere sig. Desværre er det jo ikke gjort

med, at der nu er Ro paa de Felter der hedder Overenskomsterne, men meget er dog opnaaet derved, og det er der kun Grund til at hilse med Tilfredshed.

DE LOVLØSE SAAKALDTE SKANDINAVISKE SØMANDSKLUBBER I U. S. A.

Vi har gentagne Gange — sidst for ganske nylig — udførlig omtalt den lovløse Trafik, der drives af de saakaldte skandinaviske Sømandsklubber i U. S. A. Vi har endvidere nævnt, at man fra alle Sider indenfor Skibsfarten har vendt sig mod disse uansvarlige Forsøg paa at skabe Kaos og at underkende Respekten for trufne Aftaler. Det er os en Tilfredsstillelse at konstatere, at man ogsaa indenfor det internationale Transportarbejderforbund ser paa Sagen som vi.

Spørgsmaalet om Sømandsklubberne har af de skandinaviske Søfolksorganisationer været forelagt Det internationale Transportarbejderforbund, der har Hovedsæde i Amsterdam, og i Søfyrbadernes Medlemsblad gengives en Udtalelse af I.T.F., som ogsaa gaar mod Sømandsklubberne i U. S. A. Det hedder bl. a.:

»Paa alle Sømandsorganisationers Vegne, tilsluttet I.T.F., vil jeg derfor paa det mest indtrængende appellere til alle Sømand, der sejler i skandinaviske Skibe i amerikanske Farvande, at erkende, at de skandinaviske Sømandsforbund alene har Forhandlingsret for Mandskabet i disse Skibe. Akcepter den nye Overenskomst, som den er, og vær loyal overfor jeres Organisationer i Norge, Sverige og Danmark. Understøt ikke noget Forsøg, som har til Hensigt at splitte de skandinaviske Sømandsforbund ved Oprettelse eller Understøttelse af Organisationer, som de regulære skandinaviske Sømandsforbund ikke har nogensomhelst Kontrol over.«

Gennem Oprettelsen af et regulært skandinavisk Forhøringskontor i New York kommer man forhaabentlig udover de amerikanske Gangsteres Forsøg paa at skabe Forvirring indenfor den skandinaviske Skibsfart.

FRAGTRATETALLET

Det statistiske Departements Beregning af Fragtratetallet for Marts viser, at Tallet er 126 mod 130 i Februar, altsaa en Tilbagegang paa 4 Points. Basis for Beregningen er som tidligere meddelt nu Aaret 1935, hvorefter Tallene for det sidste Aar vilde have været:

Marts	1937	141
April	—	150
Maj	—	162
Juni	—	168
Juli	—	172
August	—	176
September	—	180
Oktober	—	173
November	—	153
December	—	140
Januar	1938	137
Februar	—	130
Marts	—	126

Altsaa en stadig og sikker Nedgang.

Og hvad der er endnu mere beklageligt, der er intet der tyder paa, at disse Fald nu er ophørt. Der er tværtimod Grund til at tro, at de vil fortsætte en Tid endnu. Men i Mellemtiden er det saa forhaabentlig gaaet op for alle, der skal beskæftige sig med

Skibsfartens Forhold og helst ogsaa for den store Offentlighed, der rent periferisk har beskæftiget sig dermed, at de gode Tider for Skibsfarten er forbi. Lad os haabe, at de maa komme igen. Men desværre er det umuligt at spaa det mindste om Fremtiden. Den er i Dag usikrere end nogensinde.

DEN AMERIKANSKE AMBASSADØR I LONDON OG AMERIKANSK SKIBSFARTSPOLITIK

Den nyudnævnte amerikanske Ambassadør i London, Mr. Kennedy, der for faa Dage siden har tiltraadt sit Embede, har forleden ved en Middag, givet af The Chamber of Shipping of the United Kingdom, holdt en Tale angaaende de Forenede Staters Skibsfartspolitik. Redegørelsen, der blev udsendt pr. Radio til Amerika, indeholdt forskelligt interessant.

Mr. Kennedy udtalte, at der øjensynlig havde været nogen Misforstaaelse i andre Lande med Hensyn til de Forenede Staters Bestræbelser for at skabe en Handelsflaade. Amerikas Stilling til Problemet var, udtalte han, følgende: »Vi har anset det for nødvendigt at udvikle en Handelsflaade dels som et Hjælpemiddel for Handelen og dels som et Hjælpemiddel for Forsvaret; vi har til Hensigt at opretholde en saadan Handelsflaade; vi ønsker at samarbejde med andre Nationer paa enhver Maade, som vil gøre Skibsfart til et nyttigere og mere indbringende Foretagende.«

Under Krigen havde Amerika lært, at det ikke var klogt for en stor Handelsnation at være fuldstændig afhængig af fremmed Skibsfart forsaavidt angaar Transporten af dets Varer. Krigen godtgjorde ogsaa Nødvendigheden af en amerikansk Flaade som Hjælpemiddel for Nationens bevæbnede Kræfter. Denne militære Betragtning ansaas af nogle Myndigheder som endog vigtigere end den kommercielle. Ambassadøren sluttede sig til denne Opfattelse. Amerika var fast besluttet paa at opretholde en Flaade egnet til at sejle paa fremmede Lande og af en hvilken som helst Størrelse, som skønnedes nødvendig af Hensyn til Nationens Velfærd.

Paa den anden Side fremhævede Ambassadøren, at Amerika ingen Ambitioner har til Søs udover at skabe rimelig Sikkerhed for amerikansk Handel og Forsvar. Amerikanerne var blevet klare over, at international Skibsfart for dem er en overordentlig bekostelig Foranstaltning. Man vidste blot alt for godt, at Skibsfart er en uøkonomisk Industri for de Forenede Stater, og at dette, med mindre revolutionære Ændringer i Metoder og Udgifter indtraf, vil blive ved at være Tilfældet. Amerika agter derfor ikke at opretholde en større Flaade end absolut nødvendigt i Handels- og Forsvarsøjemed.

Den Skibstonnage, der for Tiden modtager Subsidier af den amerikanske Regering, andrager ca. 1 Mil. Bruttotons. Dette er blot en ringe Fraktion af Verdenstonnagen, og Ambassadøren mente ikke, at det kunde spille nogen alvorlig Rolle for andre Nationers Skibsredere.

Den nuværende amerikanske Handelsflaade var svag. 90 pCt. af hele den amerikanske Flaade vilde være forældet i 1942. Amerika planlagde derfor en Fornyelse af Flaaden. Skibsbygningspriserne i Amerika var urimelig høje, og den amerikanske Skibsfartskommission havde anbefalet, at naar amerikanske Priser var mere end dobbelt saa store som Priser i Udlandet, skulde Konstruktionen overgives til fremmede Skibsværfter. Amerika's Skibsfartspolitik gik ud paa, at der skulde betales saadanne Subsidier, som netop vilde være tilstrækkelige til at afbalancere de højere Omkostninger ved at bygge Skibe i Staterne og ved at lade dem sejle under amerikansk Flag. Den amerikanske Regering havde ikke til Hensigt at give den

amerikanske Skibsreder nogen Fordel frem for hans Konkurrenter.

Forskellen imellem Amerikas og de fleste andre Nationers Stilling var den, at Amerika ikke bestræbte sig for at udvikle Oceantransport som en Form for Eksport. Amerika var interesseret i Skibsfart alene ud fra Synspunktet »service«. Vel virkede Subsidier som en Art Indskrænkning i Handelsfriheden, men alligevel kunde Ambassadøren, saaledes som Forholdene nu stillede sig, ikke se, hvorledes noget Land kunde kritiseres, fordi det indenfor rimelige Grænser opretholdt en Handelsflaade under dets egen Kontrol.

SVENSKESKIBSFARTSPROBLEMER

Sveriges Redareförbunds Formand, Skibsreder *Gunnar Carlsson* har ved Göteborg Högskola holdt et Foredrag om »Sveriges sjöfart med främmande länder«, og heri fremsat en Række Udtalelser, der ogsaa vil have Interesse i Danmark.

Efter at have givet en historisk Oversigt over den transoceanske Søfart, der bl. a. gjorde Göteborg til en Storhavn, nævnt den transoceanske Liniefartis Opstaaen, Liniecirklen rundt om Jorden og den svenske Linie paa Nordamerika, samt omtalt den videre Udvikling her og bl. a. understreget det gode nordiske Samarbejde paa dette Felt kom Skibsreder *Gunnar Carlsson* nærmere ind paa Europatrafikens Udvikling.

»Mens den svenske transoceaniske Søfart voksede op og befæstede sin Stilling i den internationale Samfærdsel laa heller ikke den europæiske Del af vor Linieflaade stille i Udviklingen. Sveabolaget i Stockholm, som beherskede Størstedelen af den store svenske Kystfart, har lidt efter lidt udstrakt sit Virksomhedsomraade til at omfatte regulære Forbindelser fra Sveriges Østkyst til nordeuropæiske Kontinenthavne og England.

Svenska Lloyd i Göteborg har regulære Forbindelser rundt om hele Englands Kyst med Undtagelse af den sydvestlige Del og desuden til Spanien og den vestlige Del af Middelhavet og betjener her ikke blot Göteborg men ogsaa hele den øvrige svenske Kyst.« Efter en nærmere Omtale af Svenska Lloyds øvrige Linier og af Svenske Orientliniens meget omfattende Fart kom Skibsreder *Carlsson* ind paa Omtalen af Trampflaaden og Malmtrafikken, hvor han bl. a. udtalte: »Hvad vor Trampflaade iøvrigt angaar, saa beskæftiges den, som nævnt, hovedsagelig i Nord- og Østersøtrafikken. Oceangaaende Trampskibe har Sverige yderst faa af, i Modsætning til hvad Forholdet er med f. Eks. Norge, som gennem mange Aar har haft en Trampflaade, som beskæftiges paa alle Verdenshave, og som kun undtagelsesvis kommer til Hjemlandet.

Særlig mærkbar er Forskellen mellem svensk og norsk Skibsfart, naar man ser paa Tankfarten, en Form for Skibsfart, som i vort Land har vundet yderst ringe Tilslutning, mens Norge paa det Omraade indtager Førstepladsen i hele Verden. Tankfarten eller med andre Ord Transporten af Olier til Søs har samtidig med Oliens Sejrstogt over Verden undergaaet en næsten fantastisk Udvikling. Ved Aarhundredskiftet var Verdens samlede Tankflaade kun paa 425.000 Brutto Register Tons, hvoraf omtrent Halvdelen var under engelsk Flag, mens ikke et eneste Skib var under noget skandinavisk Flag. Ved Tiden før Verdenskrigens Udbrud og under selve Krigen begyndte Interessen for Tankfart at vaagne i Norge, og ved Krigens Slutning havde Norge en Tankflaade paa 15 Skibe med 65.000 Bruttotons. Først i 1922 fik Sverige sit første oceangaaende Tankskib »Oljaren« bygget ved Götaverken til Transatlantic.

I 1925 var Verdenstankflaaden vokset til ca. 5 Mill. Bruttotons, og Norges Andel heri var 177.000 Tons,

mens Sverige stadig kun havde en eneste Baad nemlig »Oljaren«.

I 1930 var den norske Tankbaadsflaade vokset til 632.000 Bruttotons og den fordobledes i Løbet af to Aar til over 1.200.000 Tons. Paa det Tidspunkt begyndte ogsaa Interessen at vækkes i Sverige for denne Form for Skibsfart, men kun i yderst ringe Grad sammenlignet med Norge. De fleste af de Tankskibe, som da kom til, bestiltes og befragtedes samtidig, d. v. s. at naar et Rederi havde skaffet sig et Certeparti for en længere Tid — som Regel ti Aar — bestiltes en Baad af den Størrelse og Type, som man var kommet overens om i Certepartiet. Befragterne var i disse Tilfælde de store engelske og amerikanske Olieselskaber. De paa den Maade befragtede Skibe dirigeredes siden for Olieselskabernes Regning over hele Verden, og yderst faa af dem kom nogensinde i denne Tid til Sverige, naar det ikke var for Reparationer etc.

Ved sidste Aarsskifte androg Verdens samlede Tankflaade, inclusive de store Olieselskabers egne Baade, noget over 10 Millioner Bruttotons, hvoraf Norge alene disponerede over 1½ Mill. Tons, mens man i Sverige ikke var kommet højere op end til 135.000 Bruttotons altsaa ikke engang $\frac{1}{10}$ af den norske Tankflaade.

Mens Sverige saaledes med Hensyn til sin egen Tankflaade er langt tilbage, kan vi med en vis Stoltthed pege paa, at der ved et enkelt svensk Værft alene er blevet bygget ikke mindre end 40 store Tankskibe for norsk Regning til et samlet Beløb af over 100 Millioner Kroner. Af de svenske Tankbaade er alle undtagen én bygget ved svenske Værfter.

I Forbindelse med Tankfarten vil det sikkert være paa sin Plads at sige nogle Ord om det, man i daglig Tale kalder Schierwaterplanen, Sammenslutningen mellem alle Verdens Tankskibsrederier med Undtagelse af Japans og U. S. A.'s, som kom til Verden under den voldsomme Depression paa Tankmarkedet, som begyndte omkring 1930, i den Hensigt at afstedkomme en Regulering af Tankfragtmarkedet. Der var tidligere gjort Forsøg paa gennem Overenskomst om Minimumsfragter at skabe en Regulering, men dette Forsøg var mislykkedes. Schierwaterplanen er derimod ikke baseret paa Minimumsfragter under nogen Form, men i Stedet for paa en Overenskomst om, at ethvert Skib, der er tilsluttet Planen betaler en vis Procentdel af hver Fragt til en Pool, og de Midler, der saaledes indkommer, fordeles derefter halvaarsvis til de til Poolen tilsluttede Skibe, som i samme Tid har været oplagte.

Schierwaterplanen er blevet en straalende Succes, og der har allerede hævet sig Røster om at søge gennemført et lignende System overfor den Depression paa det almindelige Fragtmarked, som man nu tror forestaar, men det er yderst tvivlsomt, om en saadan Plan kan gennemføres.

Den Form for internationalt Samarbejde indenfor Trampfarten, som der har været talt saa meget om, indskrænker sig til Fastsættelse af visse Minimumsfragter i de vigtigste Korntrader — Australien, La Plata og Nordamerika, inclusive Kanada. Ogsaa svenske Redere er tilsluttet denne Overenskomst, som efter meget at dømme faar sin virkelige Prøve at staa i de kommende Maaneder. Det bliver sikkert en svær Prøve for mange at udsættes for. Der behøves blot, at en eneste Reder i et eneste Tilfælde skal falde for Fristelsen for en tilfældig Vindings Skyld at fragte et Skib i Strid med de fastsatte Minimumsvilkaar — saa vil straks andre benytte sig heraf, og hele den majsommeligt opbyggede Organisation vil falde fra hinanden.

En anden Form for Varetransporter til Søs, som er vokset frem i de senere Aar, er Transporten af Frugt. Ogsaa her staar Sverige tilbage for baade Danmark og Norge.

Skibsreder Gunnar Carlsson kom derefter ind paa,

hvordan Trampflaaden stadig formindskedes, og gik endelig over til at omtale Subventionssystemet og den svenske Statsmagt.

»Naar jeg taler om de Vanskeligheder, som den svenske Handelsflaade har at kæmpe mod,« udtalte han, »kan jeg ikke undlade at fremhæve den Uretfærdighed i den internationale Konkurrence, som maa opstaa paa Grund af de vældige Subsidier, som de fleste betydende Søfartslande udbetaler til deres Skibsfart med Undtagelse af de skandinaviske Lande. U. S. A. betaler aarlig uhørte Beløb til de enkelte Rederier, og selv England, som længst muligt kæmpede mod Subventionerne, maatte for nogle Aar siden give op for de stærke Krav, som fremførtes af Trampredernes Talsmænd, og fastsatte et Beløb aarlig paa 2 Millioner £ til de enkelte Redere til direkte Støtte til Driften. I Frankrig har man en højst ejendommelig Form for Støtte, — i visse Tilfælde baseret paa hver sejlet Mil, uanset hvordan de økonomiske Forhold er osv. og de mange sociale Reformere og dermed følgende Udgifter har gjort, at Landets Regering har set sig nødsaget til kontant at støtte Rederierne til Gengæld herfor.

Fra svenske Rederes Side er der ikke fremsat Ønske om nogen Form for Statsstøtte, tværtimod har man udtalt, at det vilde være det mest naturlige, at Rederierhvervet maatte fortsætte som et selvstændigt Erhverv, der stod paa egne Ben.

Ganske vist har Regeringen med Tak anerkendt dette, men samtidig har man vist en — efter min Mening — manglende Interesse for Skibsfartens Forhold ved bl. a. at forelægge det Lovforslag om en 8 Timers Arbejdsdag til Søs, som nu ligger paa Rigsdagens Bord. En international Konvention om Regulering af Arbejdstiden til Søs har længe staaet paa Arbejdsbureauet i Genève's Program. Alle Forhandlinger har imidlertid været baseret paa, at en saadan Konvention ikke skulde gennemføres, før den var blevet ratificeret af et bestemt Antal Søfartsnationer.

Hvad gør nu vor Regering? Jo, den forelægger et Forslag til Lov om Arbejdstidens Regulering baseret paa Genèvekonventionen, men tiltænkt at skulle træde i Kraft 1. Januar 1939 uden Hensyn til, hvad der sker i andre Lande. Hvad mere er: Dette gøres af Chefen for Handelsministeriet, altsaa det Ministerium, der skal varetage ikke blot Handelen, men ogsaa Søfartens Interesser, og det gøres i Strid med de Udtalelser, som er indkommet fra dem, som repræsenterer upartisk Sagkundskab i vort Land, der alle har tilraadet Varsomhed og understreget Nødvendigheden af at afvente, hvad de med os konkurrerende Landes Skibsfart vil foretage overfor dette vigtige Spørgsmaal. Repræsentanterne for svensk Rederierhverv staar undrende overfor den Minister, der skal varetage Søfartens Interesser og gør det paa den Maade.

Hvis dette Lovforslag gennemføres, vil Følgerne ikke lade vente paa sig. Den Formindskelse af vor Handelsflaade, som er fortsat i de sidste fem Aar, vil uden Tvivl fortsætte med forøget Fart, og en deraf flydende Arbejdsløshed være Resultatet. Hvis vore Magthavere har til Hensigt at tvinge vor Trampskibsfart ind i en Position, hvor den kun har at vælge mellem at give op i en uretfærdig Kamp eller efter udenlandsk Mønster anraabe Staten om økonomisk Støtte, havde de ikke kunnet vælge en hurtigere til Maalet førende Vej end den, de her er slaaet ind paa.

Efter bl. a. at have omtalt Motorskibenes Fremgang og nævnt, hvad den svenske Handelsflaade har indtjent af Bruttofragt til Landet — i 1935 noget under og i 1936 noget over 300 Millioner Kr.; i 1937 foreligger Tallet ikke nøjagtigt, men vil antagelig ligge omkring 400 Mill. Kr. — sluttede Skibsreder Gunnar Carlsson sit interessante Foredrag med at understrege, at det er af livsvigtig Betydning at hindre Handelsflaadens Tilbagegang. Hans Ord var et Varselsraab i et alvorligt Øjeblik og vil forhaabentlig blive hørt.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Regeringsindgreb i Skibsfarten i Franco-Spanien

»Boletin Oficial del Estado« for den 7. Marts indeholder en i Burgos den 2. Marts udfærdiget Lov, hvorefter General Franco's Regering mod fuld Erstatning til Ejerne beslaglægger samtlige i spanske Havne indregistrerede Skibe — herunder ogsaa Fiskefartøjer — til eventuel Anvendelse til Landets Forsvar eller Tilførsler af Forsyninger.

Loven omfatter saavel Skibe, der i Øjeblikket befinder sig i spanske Havne, som Skibe i udenlandske Havne, eller i Fart i eller udenfor spansk Søterritorium.

Alle Dispositioner, der efter den 18. Juli 1936 er truffet af Ejerne eller Rederne, saasom Salg eller Pantsætning, annulleres. Det samme gælder Dispositioner, der maatte være truffet af spanske Myndigheder udenfor Franco-Spanien.

Lovens Tekst lyder:

Lov af 2. Marts 1938 om Beslaglæggelse af spanske Skibe.

Art. 1. Ethvert Fartøj af hvilken som helst Art, der anvendes til Transport og Havfskeri, og som er indregistreret i spansk Havn, uanset i hvilke Zoner eller Landsdele, hvadenten det er i Fart eller opholder sig i spansk eller udenlandsk Havn, beslaglægges i Regeringens Navn og stilles til Disposition for Regeringen, som efter Omstændighederne kan træffe Bestemmelser med Hensyn til de paagældende Fartøjers officielle Anvendelse i Forbindelse med Landets Forsvar eller med Søtransporter af forskellig Art.

Art. 2. I Henhold til ovenstaaende og i Overensstemmelse med Dekreter, der i saa Henseende vil blive udstedt, overtager og udøver Regeringen i fornødent Omfang Brugsretten over og Administrationen af de beslaglagte Skibe i Forbindelse med disses formaalstjenlige Anvendelse, uden Skade for den Ejendomsret og Ret til Erstatning, der tilkommer de lovlige Ejere eller Rederier, hvilke fuldtud vil generhverve den fuldstændige Udøvelse af deres Rettigheder, saasom de særlige Forhold, der er Aarsag til Indskrænkningen i nævnte Rettigheder, ophører at eksistere.

Art. 3. Som ugyldig og ulovlig erklæres enhver Handling i Forbindelse med Salg, Belaaning eller fri Disposition over vedkommende Skibe, som de paagældende Ejere og Rederier, enten selv eller ved hvilken som helst Repræsentant, uden udtrykkelig Tilladelse fra Myndighederne, maatte have foretaget efter den 18. Juli 1936, eller maatte foretage i Fremtiden, eller som maatte være foretaget i Henhold til Bestemmelser truffet af Myndigheder udenfor det befrieede Omraade, eller af disses Repræsentanter, eller som ikke hidrører fra Myndigheder indenfor nævnte Omraade, og det nævnte Forbud vil være i Kraft indtil de i nærværende Lov omhandlede Beslaglæggelser ved normale Tilstandes Tilbagevenden ophæves.

Art. 4. Dei Art. 3 omhandlede Forbud og Indskrænkninger gælder i fuld Udstrækning f. s. v. angaar Salg eller Belaaning af Skibe til Fordel for udenlandske Privatpersoner eller Foretagender samt Indregistrering af Skibe i hvilket som helst Land, alt i Henhold til det udtrykkelige Forbud, der i saa Henseende indeholdes i Dekret af 22. August 1930, stadfæstet ved Lov af 14. Oktober s. A., hvis Bestemmelser stadig fuldtud er ved Magt.

Art. 5. Meddelelse om de dekretede Beslaglæggelser tilstilles de paagældende Selskaber eller Personer, og Beslaglæggelserne finder Sted i Henhold til Bestemmelser, der i saa Henseende vil være at træffe, og det paahviler de lovlige Myndigheder i spanske Havne, eller, naar det drejer sig om Skibe, der befinder sig i udenlandsk Havn, de diplomatiske og konsulære Repræsentanter eller Nationalregeringens akkrediterede Agenter at bringe disse Bestemmelser til Udførelse.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Marts 1938

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstatlende til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de første 3 Maaneder af 1938. sammenlignet med samme Tidsrum i 1937, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	3,915	6,487,068	3,471	5,679,052
1937	3,753	6,350,360	3,420	5,753,428
Forskel	+162	+136,708	+51	-74,374

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	4,566	4,784,738	2,932	4,822,374
1937	3,862	4,434,549	2,874	4,922,949
Forskel	+704	+350,189	+58	-100,575

I Tidsrummet Januar/Marts 1938 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam henholdsvis 1,664,694 Tons og 856,678 Tons større end til Antwerpen.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Marts 1938

I Marts ankom til Rotterdam 796 Skibe (Marts 1937: 759 Skibe) med Ladninger og afgik 724 Skibe (Marts 1937: 734 Skibe) med udgaaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Marts 1938	Marts 1937
Erts	150	147
Korn	67	80
Trælast	22	17
Jordolie	38	27
Kul	19	34
Andre Ladninger	72	65

Ialt ankom med mindre Liniebaade 294 (245) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Marts 1937) og med større Liniebaade 134 (124). Yderligere ankom 368 (380) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 270 (247) mindre Liniebaade, 92 (84) større Liniebaade og 362 (403) Trampbaade, heraf 230 (272) med Kul- og Koksladninger.

For Bunkers anløb 44 (49) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 40 (45) Skibe til Rotterdam og 50 (47) Skibe til Schiedam.

Vedtægt

for Afbenyttelse af Aarhus Havns Bugser- og Isbryderbaade s.s. »Aros« og s.s. »Hermes« samt Motorbaaden »Ara«.

Naar de er opfyrede og ikke benyttes af Havnen, kan Motorbaaden »Ara« og Bugser- og Isbryderbaadene »Aros« og »Hermes« udføre Bugsering af Fartøjer og paa anden Maade bistaa disse, idet det, hvis ikke Baadene engageres samtidig, afgøres af Havnemesteren i hvert enkelt Tilfælde, hvilke af Baadene, der skal anvendes.

Hvis et Skib ønsker Assistance af mere end én Bugserbaad, og Havnens Bugserbaade er opfyrede, kan der kun i særlige Tilfælde faas Assistance af den ene; i Almindelighed maa i saa Fald Havnens andre Baade engageres frem for andre.

For Bugsering betales pr. Netto Register Ton efter følgende Takst:

	Lastede Fartøjer	Ballastede eller tomme Fartøjer
Imellem Reden og Havnen	20 Øre	15 Øre
Inde i Havnen	12 »	10 »
Uden for Reden, foruden Afgift imellem Reden og Havnen, yderligere for hver hel eller paabegyndt Sømil	10 »	10 »

Der betales altid mindst af 100 Tons for hver Bugsering af et eller flere samtidigt bugserede Fartøjer til sammen.

For Assistance af Skibe, der selv sørger for Drivkraft, f. Eks. ved at lægge til ved eller ud fra Kajen, eller naar Forholdene vanskeliggør Styningen, under Isforhold o. desl., betales for hver Gang pr. Netto Register Ton, naar Fartøjets Tonnage betegnes ved T:

For de første 300 N.R.T.	T-0,08 Kr.
For Fartøjer mellem 300 og 1200 N.R.T.	24 Kr. + (T ÷ 300) · 0,06 »
og for Fartøjer over 1200 N.R.T.	78 Kr. + (T ÷ 1200) · 0,03 »
dog mindst 10 Kr.	

Ved Forhaling af Skibe enten langs Kajen i samme Basin, eller fordi Ladningen skal deles af flere Importører, ned sættes Afgiften med 50 pCt.

For Arbejde paa Søn- og Helligdage og mellem Kl. 22 Aften og Kl. 5 Morgen tillægges der Regningen 40 pCt.

Naar Slæbebaadene skal vente mere end 1 Time efter det Tidspunkt, til hvilket de er bestilt, beregnes der 20 Kr. pr. Baad pr. paabegyndt Time.

Rederier, hvis Baade anløber Havnen flere Gange i Løbet af et Regnskabsaar, ydes Rabat efter følgende Skala: 5 pCt. af Beløb mellem 1000 Kr. og 2000 Kr. aarligt. 10 pCt. af Beløb mellem 2000 Kr. og 3000 Kr. aarligt. 15 pCt. af Beløb over 3000 Kr. aarligt.

Rabatten fradrages straks paa Regningen; men det paahviler Rederne eller deres herværende Repræsentanter rettidigt at advisere Havnemesteren og overfor denne dokumentere, naar de forskellige Beløb er naaet.

Rabataret regnes fra 1. April til 31. Marts, og der regnes for hvert Aar kun med, hvad der er betalt til denne Dato.

For Leje af Bugserbaadene, naar Havneadministratio-

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den storpolitiske Afspænding, som man venter, at den engelsk-italienske Overenskomst vil være Indledningen til, synes at have medført en vis Optimisme i de ledende Forretningskredse i London, og det synes ligeledes at være den almindelige Mening, at Forholdene i Amerika vil udvikle sig henimod større Forretningsvirksomhed til Trods for, at Præsident Roosevelt og den amerikanske Højfinans jo ikke er de allerbedste Venner. Den forløbne Uge har da ogsaa til Trods for Paaskehelligdagene været noget mere aktiv end den foregaaende Uge, selvom man ikke kan sige, at den foregede Virksomhed direkte har givet sig Udslag i bedre Rater.

River Plate Markedet er stadig Smertensbarnet. I Følge de officielle Rapporter ligger der allerede 70 Skibe og venter, og yderligere 50/60 store Baade bliver disponible for udgaaende Forretning fra dette Marked i Tiden fra nu af og til Udgangen af Maj. I London har Markedet helt været blottet for hjemgaaende Ordre, hvorimod 3 græske Baade rapporteres sluttet paa Continentet til europæiske Destinationer, men der foreligger endnu ikke definitiv Bekræftelse paa denne Transaktion. For Linsæd fra Santa Fé til New York indikeres iøvrigt 15/- for 6,000 Tons Damper.

De øvrige Kornmarkeder har været forholdsvis livlige. Australien har taget 6/7 Baade paa Basis af Minimalraterne med Option af Sydafrika til omkring 20/6 og Vladivostock omkring 21/-. Gulfen har ligeledes taget en Del Baade. Raten har ligget omkring 2/9d., Basis Antwerpen/Rotterdam, med 1½d. ekstra for U.K. Destinationer. Til Grækenland sluttedes 7,000 Tons til 3/6d. pr. qr. Montreal har vist nogen større Interesse for Tonnage og har taget ikke saa helt faa Baade paa Basis af Minimalraterne, hovedsagelig for anden Halvdel Maj-Lastning. Donau sluttede en enkelt 7,000 Tonner til Antwerpen/Rotterdam, Basis 15/9d., med 6d. ekstra for 2 Lossehavne.

De øvrige oversøiske Markeder har nærmest ligget uforandret. Der har været beskeden Efterspørgsel efter Sukker fra Vestindien til Europa. Et Par Baade er sluttet til 15/6d., Basis San Domingo-Lastning. Fra Northern Range synes der at være bedre Efterspørgsel efter Scrapjern til Japan, og sidste Slutning, som laa paa 20/6d. fra Boston til 1 Havn Japan direkte, repræsenterer en Stigning paa godt og vel 1/- sammenlignet med nærmeste foregaaende Afslutning. Iøvrigt menes det, at disse Rater maa yderligere sættes op for at tiltrække Tonnagen. For Scrapjern til Europa indikeres \$5.10 U.S. Atlantic til Vestitalien paa Gross Terms. Iøvrigt er det smaat med udgaaende Forretning fra Nordstaterne.

Pacifickyst-Markederne er rolige. British Columbia/p.p.U.K. har taget enkelte Baade til omkring 24/-, Maj/Juni, og den tidligere omtalte Ordre fra British Columbia til Sydafrika er stadig i Markedet. Det synes at være vanskeligt for Befragterne at faa Tonnage til den af dem noterede Rate. En 7,500 Tonner, 415,000 cu.ft. bale, er sluttet fra Nordpacific til Sydney til den lave Rate af £6,000 f.i.o. Juni/Juli Lastning. Iøvrigt noteres der Scrapjern fra Pacifickysten til Japan til \$4 f.i.o.

Østens Markeder er rolige. Soyabønner sluttedes tidligt paa Ugen for Maj-Lastning til 26/3d., Basis Rotterdam eller Hamburg, men Befragterne indikerer nu kun 25/6d. Sukker fra Philippinerne til U.S. Atlantic eller Gulfen betales med \$7 for Maj/Juni Lastning.

Heller ikke fra de indiske Markeder er der meget nyt at fortælle. Burma indikerer 30/- for 7,000 Tons rice bran fra Rangoon til U.K., og fra Madraskysten ligger Raten omkring 28/6d. med Option af Karachi til 26/-. Iøvrigt noteres der fra Karachi-Siden forskellige Hvedeorde til Vladivostock for Maj/Juni Afskibning. Befragterne udbeder laveste Tilbud. Fra Sydafrika noteres enkelte Kullaster til Østen. Durban/Singapore indikerer 8/-, og Durban/Rangoon er sluttet til 10/9d.

De europæiske Markeder er i det store hele uforandrede. Sortehavet viser kun ringe Interesse for Tonnage. Den eneste Ordre, der noteres, er Erts fra Poli til Stettin, for hvilken Russerne indikerer 11/6d. med hurtige Ekspeditioner.

Middelhavel/hjem er maaske en Kende mere fast. Af kurante Noteringer skal nævnes Bougie/Glasgow 8/-, Bizerta/Ymuiden 6/6d.

Trælast-Markederne har været noget livligere, men endnu er det ikke muligt at dømme om, hvorledes Forholdene vil udvikle sig i den forestaaende Sæson.

De udgaaende Kulforretninger ligger uforandret hvad angaar Middelhavs-Destinationer, hvorimod det er lykkedes Befragterne at faa Tonnage til Plate til den lave Rate af 14/.

I Timecharter-Markedet har der været nogen større Aktivitet. Af repræsentative Afslutninger skal nævnes: 8,000 Tons Diesel, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering Østen, \$1.45, 9,000 Tonner, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering U.K. Continent, \$1.50, forskellige store Dampere med Levering Europa for 1 Pacific Rundtur, Tilbagelevering U.K. Continent, til omkring 4/-. I Vestindia-Farten sluttedes dansk 5,000 Tonner til den relativ gode Rate af \$1.25.

nen mener at kunne tillade det, en hel Arbejdsdag à 8 Timer inden for Havnens normale Arbejdstid, hvilket kun undtagelsesvis kan tilstedes og ikke til Lysture, Jagt o. desl., betales 120 Kr. for »Ara«, 160 Kr. for »Aros« og 400 Kr. for »Hermes« foruden eventuelt særskilt Opfyring; for Dele af en Dag betales henholdsvis 20, 24 og 60 Kr. pr. Time, dog mindst 30, 35 og 80 Kr. Uden for normal Arbejdstid betales efter samme Takst med Tillæg af Overarbejdspenge til Mandskabet.

For Afbenyttelse af Bugserbaadene Bugsertrusser betales særskilt 6 Øre pr. Trosse for hver direkte eller indirekte ved Hjælp af disse bugseret Ton.

Hvorvidt Bugser- eller anden Assistance kan ydes eller ej paa Grund af Vejrforholdene o. desl., særlig ogsaa under Isforhold, eller fordi Baadene ikke kan undværes, afgøres af Havneadministrationen.

Havarister betaler foruden normal Takst et Tillæg efter nærmere Akkord.

Fartøjer, som er paa Grund, kan i Almindelighed ikke vente Assistance.

Bugserbaadene bestilles hos Havnemesteren, hos hvem samtidig Betalingen erlægges. Ønskes de en Søn- eller Helligdag, maa de forudbestilles den foregaaende Dag inden Kl. 17.

Signal for, at Bugserbaadene ønskes, gives ved at sætte Flag i Vantet.

Bugserbaadene lodser ikke, og for mulige under Bugseringen eller Assisteringen indtræffende Uheld, saasom Skade tilføjet de bugserede eller andre Farløjer og Havnens Værker, Grundstødning o. desl., paatager Havnen sig intet Ansvar.

Denne Veltægt træder i Kraft fra og med den 1. April 1938.

Aarhus Havneudvalg, i Marts 1938.

Lodstaksternes Regulering

Dansk Lodsförening har udsendt Beretning for det forløbne Aar. I denne Beretning hedder det bl. a.:

Efter det nugældende System for Lodstakster beregnes Lodspengene principielt efter Lokaltakster, d. v. s. efter særlige Takster for hvert Lodseri for nærmere angivne Strækninger. Følgelig medfører dette et meget stort Antal Lodsstrækninger med Takstangivelser. Da Taksterne er bestemt for hvert Lodseri for sig, delvis uafhængigt af andre Lodserier, har det i Tidens Lob ikke kunnet undgaaes, at Lodserier, der har Lodsningsret over samme Strækninger, har forskellige Takster for disse.

Siden 1905 (Tidspunktet for de nuværende Taksters Fastsættelse) har Skibsfarten gennemgaaet en betydelig Udvikling. Tonnagerne er vokset ud over alle tidligere Beregninger, Ruterne lægges om, tidligere benyttede Ruter er udgaaet, og nye, for hvilke der ikke er Takst, opstaar. Den forbedrede Afmærkning i de danske Farvande har bevirket, at Lodsbenyttelsen paa visse Strækninger har aflaget stærkt, medens den paa anden Side stadigt voksende Dybgaaender har forøget Lodsbenyttelsen over andre Ruter.

Overfor denne Udvikling findes det nuværende Beregningssystem upraktisk og forældet, hvorfor man fra Lodsstyrelsen foreslaar følgende Beregningsmaader:

a) For Farvandslodninger betales pr. lodset Sømil, med Reduktion for længere Strækninger.

b) For Lodninger i Kaltegat, Nordsøen og Østersøen betales efter bestemte Takster (Fællestakster) for den samlede Distance udtrykt i Sømil, ligeledes med Reduktion for længere Strækninger.

c) I Sundet og Bælterne, samt i indre Farvande betales efter Lokallakster som hidtil, efter Farvandets særlige Beskaffenhed.

Ved det foreslaede System er taget i Betragtning, at Ændringerne ikke foraarsager større Forandringer fra det nuværende System, end at man nogenlunde kan overse Virkningerne, og det giver ikke nævneværdige Forskydninger i Lodsernes nuværende Indtægtsforhold.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

De A. P. Møllerske Rederier

Bestyrelsen for Aktieselskabet Dampskibsselskabet Svendborg har udsendt følgende Meddelelse om Regnskab for 1937:

Af dette Selskabs regnskabsmæssige Overskud (inkl. Overførsel fra 1936 Kr. 651,220) foreslaas Kr. 2,095,000 anvendt til Afskrivning og Henlæggelser, Kr. 1,242,000 udbetalt til Aktionærerne som Udbytte (30 pCt. af Aktiekapitalen) og Kr. 600,075 overført i ny Regning.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet af 1912, Aktieselskab, har udsendt følgende Meddelelse angaaende dette Selskabs Regnskab.

Af dette Selskabs regnskabsmæssige Overskud (inkl. Overførsel fra 1936 Kr. 758,739 foreslaas Kr. 2,450,000 anvendt til Afskrivning og Henlæggelser, Kr. 1,800,000 udbetalt til Aktionærerne som Udbytte (30 pCt. af Aktiekapitalen) og Kr. 681,158 overført i ny Regning.

Skibsfarten paa Bremen

Det danske Konsulat i Bremen har udarbejdet en Beretning om Erhvervslevet i 1937 og oplyser i den Forbindelse, at 1937 viser for saavel Antallet af de Skibe, der har anløbet Bremen, som Fragttonnagen en mindre Fremgang — henholdsvis 2,7 pCt. og 17,8 pCt. mere end forrige Aar. Til Sammenligning skal anføres, at Stigningen for Hamborgs Vedkommende har andraget henholdsvis 2,1 pCt. og 14,8 pCt. Konkurrencen fra Rotterdam og Antwerpens Havne føles stærkt saavel i Bremen som i Hamborg. Heller ikke Konkurrencen fra Havnene ved Adriaterhavet er uden Betydning for de nordtyske Havne.

Frihavns-Aktieselskabet

Københavns Frihavns-Aktieselskab har afholdt Generalforsamling paa Børsen under Ledelse af HRSagl. *Holten-Bechtolsheim*.

Selskabets Formand, Grosserer *Ernst Meyer*, aflagde Beretningen. Det fremgik heraf, at Aarets første Halvdel prægedes af en meget betydelig Kornimport, en direkte Følge af den ringe Høst i 1936, men 1937's gode Høst bevirkede, at Kornimporten gik stærkt ned i det sidste Halvår og nu er minimal. Derimod er der stadig tilført Frihavnen store Kvantaler Foderkager, der for største Delen er omladet fra Oceandampere til mindre Fartøjer til danske Provinsbyer.

Der har til Tider været Vanskeligheder med at fragte tilstrækkelig Sejlertonnage, hvilket til Dels har haft sin Grund i, at Sejlerne har været utilfredse, dels med de gældende Certifikatbetælinger, dels med Frihavnsregulativet for Fartøjers Indladning af Korn og Foderstoffer. Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe forhandler for Tiden til flere Sider, bl. a. med Frihavnselskabet, for at opnaa de ønskede Ændringer; forhaabentlig fører Forhandlingerne til et for alle Parter tilfredsstillende Resultat, saa at den gennem de sidste Aar oparbejdede Omladnings-trafik ikke mistes.

Ogsaa Stykgodstrafiken har været tilfredsstillende og har bidraget til, at Aaret, hvad Driftoverskudet angaar, har været det bedste, siden Valutarestriktionernes Indførelse i 1932.

Af tekniske Nyanskaffelser og Forbedringer kan nævnes Køb af to Motorkraner samt Anbringelse af Køremaskineri paa Kraner, der tidligere bevægedes ved Haandkraft.

Den af Selskabet i Aarens Lob opsparede Pensionsfond er nu overført til »Pensionskassen for Funktionærer i Københavns Frihavns-Aktieselskab« og er saaledes helt udskilt fra Selskabets øvrige Formue.

Til Slut fremlagde Formanden Regnskab, som udviser et Overskud paa 257,579 Kr., hvoraf der udbetales 200,000 Kr. — 5 Procent af Aktiekapitalen — til Aktionærerne.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Direktør *Chr. Schmiegelow*, og statsautoriseret Revisor *Frans Bruun* genvalgtes som Revisor.

Skibstilsynet

Ved kgl. Resolution er Ingeniør, cand. polyt. *P. Fischer*

undnævnt til Skibssinspektør og cand. polyt. *C. L. Greve Holstein* samt cand. polyt. *V. E. S. Lundsfryd* til Ingeniører under Statens Skibstilsyn fra 1. s. M.

»Jutlandia«

Motorskibet »Dan« af Panama City — Ø. K.s gamle »Jutlandia« — har været oplagt ved Langeliniemolen i nogle Maaneder. Motorskibet var stærkt beskadiget efter en Grundstødning ved Finland, og dets Rederi, der er norsk, besluttede derefter at sælge den til Ophugning.

Den hollandske Bugserbaad »Wittezee« er nu sejlet af med »Jutlandia«.

Skibet er solgt til et engelsk Ophugningsværft for 8,500 Pund Sterling.

Fiskeriberetning

Af Indberetningerne til Fiskeridirektoratet om Fiskeriet i de danske Farvande i Marts ses, at for Fiskeriet fra Esbjerg var Vejrforholdene saa ugunstige, at kun 13 af Maanedens 31 Dage var Fiskedage. Fiskeriet var for Dampfartøjernes Vedkommende fuldstændig afbrudt indtil den 11. Marts.

Kolding Havn

Den foreløbige Udvidelse og Forbedring af Kolding Havn er nu tilendebragt, og i den Anledning har Borgmester *Knud Hansen* sammen med Stadsingeniør, cand. polyt. *C. A. Larsen* og Kolding Havneudvalg fremsat forskellige Oplysninger om den snart 100 Aar gamle Havn.

Kolding Havn er anlagt 1843, og den er nu Landets største Eksporthavn for Svin og levende Kreaturer. 10 Dampere forlader ugentlig Havnen fuldt lastede med Svin, og Kolding fungerer som Opsamlingssted for næsten hele Jylland, idet der kun eksporteres levende Svin fra Graasten og Korsør — foruden fra Kolding. I 1937 eksporterede Kolding 60,000 Svin à 150 Kilogram, og Eksporten er stadig stigende. Man har derfor flere Gange maattet udvide Havnen og Eksportstaldene, der nu har Plads til ialt 2,500 Svin og Kreaturer.

Samtidig med Bygningen af de nye moderne Eksportstalde og Markedshaller har man revet det gamle Træbolværk ned og opført et moderne af Jerncement. Disse Ombygninger og Tilbygninger har ialt kostet ca. en halv Million Kroner.

Havneudvidelse

Nykøbing F. Byraad har overdraget Arbejdet med Opfyldning af Ejegod-Bugten Nord for den nye Havneplads til Entreprenørerne Carl Schultz, Nykøbing F., og P. Jørgensen, Lindet paa Vestlolland, for 690,000 Kr.

Tysk Hvalfanger-Baad forliss

Hvalfangerbaaden »Syd VI«, der sammen med et Moderskib og andre Hvalfangerbaade var paa Vej hjem fra det sydlige Polarhav, strandede ved Øen Gran Canaria, der hører til de canariske Øer, kæntrerede og sank. Af Besætningen paa 14 Mand omkom den norske Messedreng *Christiansen*. Det kæntrerede Skib var bygget i England i 1929 og i Fjor fra norsk Eje gaaet over til den Hvalfangerflaade, som opretholdes af A/S Hamburger Walfangkontor.

»Gustav Holm«

Forleden afsejlede »Gustav Holm«, der som bekendt skal være Moderskib for Dr. Lauge Kochs Polarekspedition til det ukendte Land. Paa Skibets Agterdæk er en Heinkel-Maskine anbragt. Heinkel-Maskinen er med som Reservemaskine for det Tilfælde, at den store Dornier-Wal-Flyvebaad, med hvilken Dr. Lauge Koch skal foretage Flyvningen, skulde komme i Vanskeligheder.

Prøvetur

Forrige Lordag afholdtes som kort nævnt Prøvetur med Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 83 Motorskibet »Aconcagua«, bygget til Rederiet: Compania Sud-Americana de Vapores, Valparaiso.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:
Længde mellem Perpendikulærer 410' 0", Bredde paa Spant 58' 0", Dybde til Shellerdæk 33' 9", Lasteevne ca. 5.800 Tons d.w.

Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse og efter Reglerne i den internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen, og det er indrettet som et Fragt- og Passagerskib med Plads til 34 Passagerer paa I. Klasse, 126 paa III. Kl.

Skibet faar 5 Luger og 2 Master, 2 Ladebomme, hvoraf 1 med 35 Tons og 1 med 8 Tons Løsteevne, der betjenes af 2 Stk. 7 Tons og 1 Stk. 5 Tons elektriske Lossespil. Lossespillene, det elektriske Ankerspil, et 7 Tons Varespil og den elektriske Styremekanisme er leveret af Thomas B. Thrige, Odense.

Skibet har 5 Lastkølerum, paa ialt 120.500 Kubikfod, hvoraf de 2 Rum for Transport af frosset Kød. Køleanlægget er leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. Burmeister & Wain dobbeltvirkende 2-Takts Dieselmotor paa 7.400 I.H.K., der vil give Skibet en Fart i Søen af 16 Knob fuldt lastet.

Søretssag

Ved Retten i Svendborg er indbragt en Sag, hvor fire Fyrbødere fra Damperen »Norco« kræver Damperens Rederi ved den korresponderende Reder, Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, dømt til at betale 2 Lstr. til hver af Sagsøgeerne.

Fyrbødernes havde været forhyret med »Norco« paa en Rejse i September 1937 fra Sovjet-Havn til England. Undervejs slap Smørret op, og Fyrbødernes fik Margarine i Stedet for. Da Skibet naaede engelsk Havn, forlangte de i Henhold til Kostreglementets Bestemmelser udleveret Smør, hvad der blev nægtet dem. De nægtede derfor næste Dag at gaa i Arbejde, da der skulde renses Kedler, og Kaptajnen antog Folk fra Land til dette Arbejde. Betalingen til disse Ekstra-Folk fradrog Kaptajnen med 2 Lstr. i hver af Fyrbødernes Hyre.

Rederiet paastaar sig frifundet under Henvisning til, at Kaptajnen har været berettiget til at tilbageholde det paa-gældende Beløb som Erstatning for Udgifterne i Anledning af Fyrbødernes ulovlige Vægtring ved at gaa i Arbejde. Kaptajnen havde iøvrigt tilbudt Mandskabet det Smør, der var tilbage, men da det ikke udgjorde fuld Ration,

nægtede Mandskabet at modtage det, og Kaptajnen havde derfor været nødt til at give Margarine i Stedet for. Sagen er udsat, for at Søfyrbødernes kan komme til at afgive Partsforklaring.

Nybygning

Frederikshavn Skibsværft har sluttet Kontrakt med et oversøisk Rederi om Bygning af et 3.000 Tons Fragt-Dieselmotorskib til Levering i Foraaret 1939.

Det nye Skib skal maale: 290 × 41,6 × 27,9 Fod og udstyres med moderne Midler for Losning og Ladning og med 5 Luger. Maskineriet skal bestaa af en B. & W.-Dieselmotor, der skal leveres fra Helsingør Skibsværft, paa 4.000 HK., beregnet til at give Skibet en Fart paa Last af 14 Knob. Endvidere vil det faa et stort moderne Proviant-Køleanlæg fra Sabrocs Fabrikker i Aarhus, og i øvrigt skal det udstyres med alle lidssvarende Navigationsmidler.

I et stort Dækshus midtskibs indrettes Salon og Officers-Kahytter, og omkring Motorcasinen faar Maskinpersonalet deres Kamre og Messer, medens det øvrige Mandskab faar Bolig i Agterskibet. Endelig indrettes paa Brodækket lukket Styrehus, Navigationsrum. Radiostation og Bolig for Kaptajnen.

PERSONALIA

60 Aar

Den 22. April fylder Fører i De Danske Statsbaner, Kaptajn *M. J. Poulsen*, 60 Aar.

Den 10. Maj fylder Kaptajn *O. Thorsoe* 75 Aar. Kaptajn Thorsoe var i en Aarrække Fører i Dansk-Russisk Dampskibsselskab. I Perioden 1920 til 1921 var han Formand for Skibsførerforeningen.

Dødsfald

Kaptajn *Bager*, Fører af den Lauritzenske Damper »Jenny«, er død paa Rejse fra den Teneriffa til Las Palmas 42 Aar gl. Hans Død kommer Rederiet helt uventet, da man intel anede om, at han var syg. Bager har været Skibsfører hos I. Lauritzen siden 1927, og var indtil da Styrmand paa de kendte Barke, der sejler mellem Le Havre og Vestindien under dansk Flag. Han havde været Fører af »Jenny«, der sejler i Frugtfart mellem Øerne ved Afrika og Bibao, i flere Aar, og han var af gammel Skibsførerfamilie fra Marstal.

POSITIONSLISTE PR. 21. APRIL 1938

A

s.s. *Aalborg* opl. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aarø*, K. J. Bastrup, afg. Akureyri 14.4. til Parrsboro.
s.s. *Aarø* afg. Rouen 13.4. til Zeebrugge & Sctubal.
s.s. *Aase* ank. La Rochelle 30.3.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Brunsbüttel 12.4. til Trinidad.
s.s. *Absalon* afg. Dublin 28.3.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Nakskov 20.4.
m.s. *African Reefer* ank. Los Angeles 17.4.
s.s. *Agnete* afg. Clyde 21.3. til Dakar.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Alexandria 24.3.
s.s. *Alabama* ank. Buenos Aires 16.4.
s.s. *Alf* ank. Rouen 11.4.
s.s. *Alfa* afg. Manchester 14.4.
s.s. *Algarve* afg. Antwerpen 16.4. til Alexandria.
m.s. *Almena* afg. New York 1.4. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Port Svettenham 20.4. til Penang.
s.s. *Alssund*, P. L. Hansen, afg. Montevideo 16.4. til Aarhus.
m.s. *American Reefer* afg. Casablanca 19.4.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. St. Thomas til London 11.4. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. N. Waterweg 5.4. til St. Kitts.
s.s. *Anna* ank. Preston 16.4.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Philadelphia 13.4. til Cebu.
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Dakar til Sydney 14.4. udg.
s.s. *Anne* ank. London 14.4.
m.s. *Argentina*, afg. Esbjerg 5.4. til Gulfen.
m.s. *Arizona* ank. Odense 15.4.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Dunkirk 13.4. til Antwerp.
m.s. *Asbjørn*, afg. San Pedro 17.4. til Yokohama.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Fremantle til Adelaide 16.4. udg.
s.s. *Askø*, Emil Hansen, ank. Lefkandi 18.4.
s.s. *Aslaug* afg. Cardiff 14.4. til Las Palmas.
m.s. *Asnæs* pass. Helsingør 19.4.
m.s. *Astoria*, S. Nørregaard, afg. Port Alberni 16.4.
s.s. *Astra* afg. Antilla 7.4. til New York.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Lorient 15.4.
m.s. *Australian Reefer* pass. Ækvator 19.4.
m.s. *Australien*, Hansen, pass. Miday p. R. t. Japan 13.4. udg.
s.s. *Avance* pass. Spurn Head 4.3. p. R. t. Haifa.

B

s.s. *Belgien* ank. Kbhvn. 13.4.
m.t. *Bente Mærsk* pass. Southend 14.4.
s.s. *Bergenhus* ank. Trondheim 14.4.

s.s. *Bertha* afg. St. Nazaire 7.4.
s.s. *Bes* pass. Prawle Point 9.4.
s.s. *Betta* pass. Helsingør 18.4.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Pensacola 20.3.
s.s. *Birgit*, C. Vilsmark, ank. Funchal 14.4.
s.s. *Birgitte* ank. Jaffa 26.3.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Oran 18.4. til Marseilles.
s.s. *Bodil* ank. Kbhvn. 5.4.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Bangkok 18.4. udg.
m.s. *Bornholm*, P. Haure-Petersen, afg. New York 16.4. til Marseilles.
s.s. *Bothal*, H. Hansen, ank. Helsingør 8.4.
s.s. *Brasilien* afg. Esbjerg 30.3. til Rosario.
m.s. *Brasilian Reefer* pass. Ækvator 16.4.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Maruipol 14.4. til Boston.
s.s. *Britta* pass. Gibraltar 17.4.
s.s. *Broholm* pass. Gibraltar 13.4.
s.s. *Brosund*, J. Bundesen, pass. Kbhvn. 16.4. p. R. t. Portland, Maine.
s.s. *Brynhild* ank. Helsingør 24.3.

C

m.s. *Califonia* ank. Aarhus 14.4.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Puntaseras til Los Angeles 17.4. udg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Mona 14.4.
s.s. *Carmen* ank. Oslo 16.4.
m.t. *Caroline Mærsk* pass. Flores 4.4.
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 18.4.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. San Pedro 31.3.
m.s. *Chr. Holm* ventes Caripito 20.4.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Cardiff 4.4.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Moulmein 13.4.
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Finisterre p. R. t. Genoa 19.4. udg.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Cristobal 13.4.
s.s. *Christiansborg* ank. Pastalillo 15.4.
s.s. *Cimbria*, J. Lund, ank. Nantes 14.4.
s.s. *Clara*, Johansen, ank. Glasgow 17.4.
m.s. *Columbia*, K. Müllertz, afg. Capetown 6.4.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Bayonne 7.4.
s.s. *Cyrl*, S. J. Farup, ank. Halifax N.S. 14.4.

D

s.s. *Dagmar* afg. Palermo 19.4.
s.s. *Dagmar* ank. London 19.4.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

20.4.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEW-YORK.....	449,50	AMSTERDAM.....	250,30
BERLIN.....	180,90	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	14,30	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,80	HÆLSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,55	PRAG.....	15,80
ROM.....	23,80	WARSAWA.....	85,25

s.s. *Dagmar Clausen* ank. Norrkøping 12.4.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Rangoon til Singapore 18.4. udg.
 m.s. *Danmark* ank. Baytown 19.4.
 s.s. *Dania*, N. Danholt, ank. Methil 18.4.
 s.s. *Douro* ank. Göteborg 19.4.
 s.s. *Delaware* ank. Kbhvn. 15.4.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Granton 13.4. til Methil.
 s.s. *Ebro* ank. Kbhvn. 16.4.
 s.s. *Edv. Nissen* oplagt.
 s.s. *Efte Mærsk* oplagt.
 s.s. *Egholm* afg. Antwerpen 19.4. til Casablanca.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Marseilles 16.4.
 m.s. *Eleonora Mærsk* pass. Gibraltar 5.4.
 s.s. *Elie*, H. J. Rasmussen, afg. Newportnews 8.4.
 s.s. *Elisabeth* ank. Kopervik 2.4.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Kbhvn. for Eftersyn.
 s.s. *Ellen* afg. Flushing 13.4. til Immingham.
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 17.4.
 s.s. *Else* ank. Rochester 13.4.
 s.s. *Emanuel* oplagt i Marstal.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Digby N. S. 7.4. til Holland.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Colombo 7.4. til Bahrein.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, C. Stengade, ank. Aarhus 19.4.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* afg. Kbhvn. 13.4. til Freetown.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* pass. Ushant 18.4.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Southampton til St. Thomas 16.4. udg.
 s.s. *Ester* ank. Cardiff 16.4.
 s.s. *Esther Maria*, N. L. Liisberg, ank. Garston 15.4.
 s.s. *Estrid* ank. Haifa 24.3.
 s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, oplagt.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. San Francisco til Los Angeles 16.4. hjg.

F

s.s. *Finland* afg. Korsør 13.4. til Gdynia.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Suez til Aden 18.4. udg.
 s.s. *Flynderborg* afg. Setubal 16.4.
 s.s. *Frankrig* ank. Boness 11.4.
 s.s. *Fredensborg* pass. Kbhvn. 15.4.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Gibraltar 18.4.
 s.s. *Freya* ank. Antwerpen 21.3.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 16.4.
 s.s. *Frode* afg. Boston 18.4. til Norfolk, Va.
 s.s. *Fylla* ank. Gdynia 9.4.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 16.4. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* afg. Göteborg 13.4. til Portland, Me.
 s.s. *Gerd* afg. Clyde 9.3. til Cuba.
 s.s. *Gerda* ank. Nakskov 26.3.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Huelva 15.4.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Hongkong 29.3.
 s.s. *Gorm* ank. Kbhvn. 14.4.
 s.s. *Grete* pass. Flores 13.4.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 4.4.
 s.s. *Grønland*, Chr. Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* ank. Limerick.
 s.s. *Gudrun* afg. Hull 13.4. til Hamburg.
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Lisbon 4.4.
 s.s. *Gunhild* pass. Dover 2.4.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Nice 10.4.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Saigon 13.4.
 s.s. *Gyda* afg. Clyde 12.3. til Haifa.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hafnia*, C. Ravn, i Kbhvn. i Dok.
 s.s. *Halfdan* ank. Kbhvn. 14.4.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, ank. Aalborg 15.4.
 s.s. *Hanne* afg. Istanbul 12.3.
 s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 20.4. til Moss.
 s.s. *Hans Broge* pass. Cabo Carvoeiro 10.4.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Bordeaux 12.4. til Saffn.
 s.s. *Harald* ank. Manchester 15.4.
 s.s. *Harlet* ank. Svendborg 20.3.
 s.s. *Helene* ank. Ellesmere Port 8.4.
 s.s. *Helga* afg. Habana 19.4.

s.s. *Helvig* afg. New York 13.4. til London.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Port Arthur 13.4. til Corpus Christi.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Granton 13.4. til Methil.
 m.s. *Herdis* ank. Liverpool 15.4.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Casablanca 6.4.
 s.s. *Hilde* afg. Jaffa 27.3. til Hull.
 s.s. *Hindsholm* ank. Kbhvn. 17.4.
 s.s. *Holland* afg. Burntisland 13.4. til Horsens.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Cebu til Singapore 17.4. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Gravesend 14.4.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Bordeaux 10.4.
 s.s. *Inger* pass. Finisterre 20.4.
 s.s. *Inger Toft* ank. Nantes 14.4.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, ank. Ghent 12.4.
 m.s. *Irland*, A. B. Meinertz, afg. Santos 11.4. til U. S. A.
 s.s. *Ivar* afg. Norfolk, Va. 18.4. til New York.
 s.s. *Ivan Kondrup*, C. Larsen, afg. Kbhvn. 18.4. til Wear.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 17.4.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Ponte a Pitre 1.4.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Split 17.4.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Santa Michael 28.3.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Yokohama til Kobe 19.4. udg.
 s.s. *Jenny* afg. Las Palmas 17.4.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Kalundborg 12.4. til Danzig.
 s.s. *Johanne* pass. Gibraltar 18.4.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Louisburg 2.4.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 18.4.
 s.s. *Jonna* pass. Ækvator 14.4.
 s.s. *Juliane* ank. Rouen 3.4.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Hamburg 18.4. hjg.
 s.s. *Jutta* ank. London 16.4.
 s.s. *Jytte* ank. Kalundborg 13.4.
 s.s. *Jægersborg* opl. Kbhvn. 10.3.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Kbhvn. 19.4. p. R. l. Bordeaux.
 s.s. *Kala*, S. A. Brockmann, afg. Swansea 14.4. til Savona.
 s.s. *Karen* afg. Middelsbro' 2.4.
 s.s. *Karen Toft* ank. Pont Brule 18.4.
 s.s. *Karla* pass. Cabo Carvoeiro 18.4.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 11.4.
 m.t. *Katrine Mærsk* ank. Le Havre 3.4.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Venedig 9.4.
 s.s. *Kentucky* ank. Galveston 17.4.
 s.s. *Kirsten* afg. Hamburg 31.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk* pass. Algiers 2.4.
 s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, oplagt.
 s.s. *Knud Rasmussen* afg. Porto Amuelles 3.4. til Los Angeles.
 s.s. *Knud Villemoes* oplagt.
 s.s. *Knut* ank. Susa 13.4.
 s.s. *Kongea* afg. Newcastle 4.4.

L

s.s. *Laila* ank. St. John 8.4.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Hamburg 18.4. udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* ank. Santos 19.4.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Glasgow 24.3. til Trinidad.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Antwerpen 6.4. til Alexandria.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afsejler Aalborg 22.4. til Montreal.
 s.s. *Lillian* afg. Themsen 19.4.
 s.s. *Lilleborg* pass. Gravesend 16.4.
 s.s. *Lily* afg. Rouen 12.4. til Burntisland.
 s.s. *Linda* ank. Palma de Mal. 19.4.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Malmø 16.4.
 s.s. *Lotte* afg. Blyth 14.4. til Hamburg.
 m.s. *Louisiana* afg. Kbhvn. 17.4. til Buenos Aires.
 s.s. *Lundby*, Lund, afg. Havana 16.4. til Trinidad.
 s.s. *Lynæs* pass. Lands End 8.4.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Hampton 21.3. til Santiago.
 s.s. *Magnus* ank. Tallinn 15.4.
 s.s. *Maja* ank. Raumo 15.4.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Seattle til Japan 6.4. udg.
 s.s. *Mano*, O. Rasmussen, ank. Riga 17.4.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. San Pedro 31.3.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Marseilles 13.4.
 s.s. *Margrete* afg. Pomaron 8.4.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 19.4.
 s.s. *Marianne* afg. Oslo 8.4.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Le Havre 17.3. til Beaumont.
 s.s. *Marna* ank. Iquique 15.4.
 m.s. *Marocco* pass. Dover 18.4.
 s.s. *Martin Carl*, P. Kolster, afg. Cardiff 13.4. til Aabenraa.
 m.s. *Martin Goldschmidt* afg. Naples 8.4.
 s.s. *Marx* ank. Gdynia 10.4.
 s.s. *Maryland* afg. New York 2.4. til Oslo.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Hampton Rds. 12.4. til Rouen.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Aden til Suez 13.4. hjg.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELINGSFORS (Finland)

Fillalkontor HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.



s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 13.4.
s.s. *Michael Jebsen* afg. Sabang 12.3. til Bangkok.

N

s.s. *N. C. Monberg*, fung. J. Spelman, ank. Bordeaux 12.4.
s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
s.s. *Najaden* ank. Helsingfors 18.4.
s.s. *Nancy* afg. Gdynia 19.4.
s.s. *Nerma* ank. Göteborg 15.4.
s.s. *Nevada* ank. Helsingør 14.4.
m.s. *Nicoline Mærsk* ank. San Diego 28.3.
m.s. *Niel Mærsk* afg. San Pedro 30.3.
s.s. *Niobe* afg. Wiborg 19.4.
s.s. *Norco* oplagt.
m.s. *Nordbo* pass. Dungeness 2.4. p. R. t. Dunkirk.
s.s. *Nordborg* ank. Tyne 16.4.
s.s. *Nordby* afg. Danzig 15.4. til London.
m.s. *Norden* ank. Dairen 1.4.
m.s. *Nordfarer* ank. Madras 24.3.
m.s. *Nordhavet* afg. Casablanca 10.4. til Marseilles.
m.s. *Nordhval* ank. Cristobal 13.4.
m.s. *Nordkap* pass. Gibraltar 7.4.
s.s. *Nordlys* pass. Dunnet Head 6.4. p. R. t. Sevilla.
m.s. *Nordpol* afg. New York 26.3. til Kobe.
m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, ank. B. Aires 10.4.

O

s.s. *Odin* dokker i Kbhvn.
s.s. *Olga* ank. Hull 13.4.
m.s. *Olga S.* ank. New York 14.4.
s.s. *Oluf Mærsk* afg. Safi 5.4.
m.s. *Olympia*, A. Lorentzen, ank. Baltimore 14.4.
s.s. *Oregon* afg. Rio de Janeiro 6.4. til Oslo.
s.s. *Orion* afg. Mariel 8.4.
s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Sete 17.4.
s.s. *Otto Petersen* afg. Galveston 9.4.

P

s.s. *P. Madsen* oplagt.
s.s. *P. N. Damm* ank. Hampton Rds. 14.4.
m.s. *Panama*, Frederiksen, pass. Sandhammeren p. R. t. Østrand 19.4. udg.
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Bordeaux 15.4.
s.s. *Paula* ank. New York 10.4.
m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Osaka til Kolsichang 12.4. hjg.
s.s. *Peter Lassen* ank. Los Angeles 4.4.
m.s. *Peter Mærsk* afg. Nagoya 7.4.
s.s. *Pia* pass. Vlissingen 19.4.
s.s. *Polly* pass. Hollenau 9.4.
s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Danzig 14.4. til London.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Helsingør 31.3. til København.
s.s. *Randa* pass. Gibraltar 15.4.
s.s. *Riga* afg. Rønne 16.4. til Brussel.
s.s. *Rigmor* ank. Sunderland 13.4.
s.s. *Rikke* afg. Kbhvn. 19.4. til Danzig.
s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 17.4.
s.s. *Rita Mærsk* ank. Odense 13.4.
s.s. *Robert* ank. Tyne 10.4.
m.s. *Robert Mærsk* ank. Flushing 13.4.
s.s. *Rosenborg* ank. Casablanca 16.4.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 19.4. til Kbhvn.
m.s. *Sally Mærsk* afg. Rangoon 7.4. til Hongkong.
s.s. *Samsø*, A. P. Pedersen, ank. St. John NB. 16.4.
s.s. *Scandia*, H. Lorenzen, afg. Aarhus 19.4. til Stettin.
s.s. *Scotia*, E. A. Nielsen, ank. Ostende 19.4.
s.s. *Seine* ank. Antwerpen 16.4.
s.s. *Sejro*, S. Teilman-Thomsen, ank. Helsingør 5.4.
s.s. *Selma* ank. Monopoli 19.4.

s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 6.4.
m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Miniko p. R. t. Aden 18.4. hjg.
s.s. *Signe* afg. Genoa 4.4. til London.
s.s. *Sigrid* afg. Stockholm 13.4. til Råfsö.
s.s. *Sigrun* ank. Middelfart 19.4.
s.s. *Silkeborg* pass. Finisterre 18.4.
s.s. *Skaane*, G. Kyhn, ank. Aalborg 5.4.
s.s. *Skagen* ank. Kbhvn. 15.4.
s.s. *Skagerak* afg. Gdynia 8.4.
s.s. *Skandia* ligger i North Shields.
s.s. *Skjold* ank. Havre 19.4.
s.s. *Skodsborg* ank. London 12.4.
s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 17.4.
s.s. *Sonja*, A. Duhn, afg. Ardrossan 16.4.
s.s. *Sonja Mærsk* afg. Bordeaux 6.4.
s.s. *Sophie* pass. Brunsbüttel 11.4.
s.s. *Stadion II* ank. Oslo 14.4.
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Aberdeen 15.4.
s.s. *Stella* ank. Aalborg 24.3.
s.s. *Stensby*, Kähler, ank. Garston 18.4.
m.s. *Stjerneborg* ank. New York 16.4.
s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Kbhvn. 17.4. til Dundee.
s.s. *Susan Mærsk* afg. Nørresundby 12.4. til Danzig.
s.s. *Svanhild* ank. St. John, N.B., 17.4.
s.s. *Svanholm* afg. Nemours 18.4. til Oran.
s.s. *Svend Pii* oplagt.
s.s. *Saborg* ank. Gdynia 18.4.

T

s.s. *Taarholm* ank. Liverpool 15.4.
m.s. *Tacona*, J. L. Madsen, afg. Fremantle 14.4.
s.s. *Tanja* afg. Alexandria 17.4.
m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, afg. New York 15.4.
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Boston 16.4. til Ballen.
s.s. *Tekla* pass. Barry 2.4.
s.s. *Tennessee* afg. St. Vincent 15.4. til Teneriffe.
m.s. *Thyra S.* ank. London 14.4.
s.s. *Tomsk* afg. Catania 19.4. til Messina.
s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Carlshamn 20.4. til Danzig.
s.s. *Tove* afg. Casablanca 28.3.
s.s. *Tovelil*, F. Bang, afg. Huelva 18.4.
s.s. *Transporter* ank. Odense 13.4.
s.s. *Trio*, Svane, afg. Selby 20.4. til Seeham.
s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 20.4. til Vestnorge.
s.s. *Tula* ank. Alexandria 17.4.
m.s. *Tunis* ank. Alexandria 13.4.
s.s. *Tureby*, Eriksen, ank. Me Cabot Strait 19.4. for Sorel.

U

s.s. *Uffe* ank. Kbhvn. 16.4.
s.s. *Ulla* afg. Dakar 16.4.
s.s. *Ulrik Holm* ank. Svendborg 6.4.
s.s. *Uranienborg* ank. Kbhvn. 27.3.

V

s.s. *Valborg* pass. Carvoeiro 9.4.
s.s. *Vendia*, P. Lund, afg. Danzig 18.4. til Le Treport.
s.s. *Venus* ank. Kbhvn. 30.3.
s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Kbhvn. 6.3.
s.s. *Viborg* pass. Terschelling Fyrskib 19.4.
s.s. *Viola* pass. Gibraltar 30.3. p. R. t. Alexandria.
s.s. *Vitus Bering* afg. San Francisco 31.3. til Port Amuelles.
s.s. *Virginia* ank. Helsingør 14.4.

W

m.s. *Westralia*, H. Barfoed, Capetown 9.4.
s.s. *Willh. Colding* pass. Gibraltar 9.4.
s.s. *Wm. Th. Mulling*, H. F. Jensen, afg. Gdynia 14.4. til Rouen.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Aalborg 17.4.

Ø

s.s. *Ørneborg* opl. Kbhvn. 26.3.

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: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Genstig)

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 overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Skibsproviantering

Schiffhandler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762

Efter Kl. 8 Ordrup 3096

Telgr.-Adr.: Storaas

Amaliegade 43,

København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -
Brasilien - Nordafrika - Italien -
Spanien - Portugal - Frankrig -
Belgien - Tyskland - Storbritannien -
Island - Norge - Sverige - Danzig -
Letland - Litauen - Estland -

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491BFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephons:
24880 (3 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 22. April 1938.

Nr. 16.

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

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

I. Østersøen.

1178. (P). Sverige S.-Kyst. Ystad. Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 14/970. Stockholm 1938.)

1. *Ystad inre Fyr* paa c. $55^{\circ} 25',7$ N. $13^{\circ} 49',6$ E. vil i *Løbet* af 1938 blive forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 1^s til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver $1,5^s$, Lys $\frac{3}{4}^s$, Mørke $\frac{3}{4}^s$.

2. *Ystad yttre Fyr* paa c. $55^{\circ} 25',4$ N. $13^{\circ} 49',5$ E. vil i *Løbet* af 1938 blive forstærket til *Synsvidde*: 10 Sm.

Iøvrigt forbliver *Fyrene* uforandrede.

(Kort Nr. 262, 269 og 280. Danske Løds, Side 421.)

1179. (P). Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib ombyttes midlertidig med Lys- og Fløjtetønde.

(U. f. s. Nr. 14/966. Stockholm 1938.)

Omkring den 15. Maj d. A. vil *Utgrunden Fyrskib* paa c. $56^{\circ} 20',9$ N. $16^{\circ} 14',8$ E. midlertidig blive ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde. *Fyrkarakteren* forbliver uforandret.

1180. (P). Sverige. Oxelösund Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 14/965. Stockholm 1938.)

Oxelösund Fyr paa c. $58^{\circ} 39',8$ N. $17^{\circ} 07',9$ E. vil i *Løbet* af 1938 blive forandret fra at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 5^s til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver $1,5^s$, Lys $\frac{3}{4}^s$, Mørke $\frac{3}{4}^s$. *Synsvidde*: 9 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Iøvrigt forbliver *Fyret* uforandret.

1181. (P). Sverige. Landsort. Fyr og Taagesignal forandres.

(U. f. s. Nr. 14/963. Stockholm 1938.)

I *Løbet* af 1938 vil der blive foretaget følgende *Forandringer* i *Forbindelse* med, at der bliver oprettet et *Radiofyr*:

1. *Landsort Hovedfyr* paa c. $58^{\circ} 44',4$ N. $17^{\circ} 52',2$ E. skal vise 5 Blink hver 1^m , Blink $0,6^s$, Mørke $21,9^s$, Blink $0,6^s$, Mørke $4,4^s$, Blink $0,6^s$, Mørke $4,4^s$, Blink $0,6^s$, Mørke $4,4^s$, Blink $0,6^s$, Mørke $21,9^s$.

2. *Bifyrets Karakter* bevares, men *Lysstyrken* forøges.

3. I *Sommeren* 1938 vil *Hovedfyret* for et *Tidsrum* af c. 1 Uge midlertidigt blive forandret til at vise hvidt, fast Lys med rødt Et-Blink hver 30^s .

4. Taagesignalet med Knaldsignal forandres til Taagesignal med Nautofon, Et-Stød af 4^s. Varighed hver 15^s.
(Kort Nr. 268.)

1182. (P). Sverige. Landsort Fyr. Radiofyr oprettes.

(U. f. s. Nr. 14/1035. Stockholm 1938.)

I Løbet af 1938 vil der ved *Landsort Fyr* paa c. 58° 44',₄ N. 17° 52',₂ E. blive oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: 294,₅ kc/s (1019 m). Tonefrekvens: 335 c/s. Rækkevidde: 60 Sm. Signalet vil blive:

1. Bogstaverne <i>LO</i> 2 Gange.....	16, ₆ s.
2. Pause.....	1, ₃ s.
3. 14 Streger af 1 ^s . Varighed med 0, ₃ s. Pause mellem hver	17, ₉ s.
4. Pause.....	0, ₃ s.
5. 1 lang Streg.....	5, ₁ s.
6. Pause.....	1, ₃ s.
7. Bogstaverne <i>LO</i> 1 Gang.....	7, ₅ s.
8. Pause.....	10, ₀ s.
Signalets Varighed.....	1 ^m .
Gentagelse af Signalet.....	1 ^m .
Hele Signalets Varighed.....	2 ^m .
Pause.....	4 ^m .
Periode.....	6 ^m .

Sendetider: I usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m, begyndende ved det 2^m. af hver Time. I klart Vejr: 4 Gange hver Time, begyndende ved det 8^m, 14^m, 38^m. og 44^m.
(Kort Nr. 268.)

1183. Sverige. Stockholm Skærgaard. Södergrundan Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 15/1129. Stockholm 1938.)

Klokketønden *Södergrundan* paa c. 59° 15' N. 19° 05' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 2/95 1938.)

1184. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebukten. Eggegrund. Fyr og Taagesignal forandres.

(U. f. s. Nr. 14/962. Stockholm 1938.)

I Forbindelse med Oprettelsen af et Radiofyr vil *Eggegrund Hoved- og Bifyr* paa c. 60° 43',₈ N. 17° 33',₇ E. i Løbet af 1938 blive forstærket. Samtidig vil Taagesignalet med Sirene blive forandret til Taagesignal med Nautofon, Tre-Stød hver 1^m, Stød 3^s, Pause 3^s, Stød 3^s, Pause 3^s, Stød 3^s, Pause 48^s.

1185. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebukten. Eggegrund Fyr. Radiofyr oprettes.

(U. f. s. Nr. 14/1034. Stockholm 1938.)

I Løbet af 1938 vil der ved *Eggegrund Fyr* paa c. 60° 43',₈ N. 17° 33',₇ E. blive oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: 318,₅ kc/s (942 m). Tonefrekvens: 335 c/s. Rækkevidde: 50 Sm. Signalet vil blive:

1. Bogstaverne <i>GG</i> 2 Gange.....	15, ₃ s.
2. Pause.....	1, ₃ s.
3. 14 Streger af 1 ^s . Varighed med 0, ₃ s. Pause mellem hver	17, ₉ s.
4. Pause.....	0, ₃ s.
5. 1 lang Streg.....	7, ₁ s.
6. Pause.....	1, ₃ s.
7. Bogstaverne <i>GG</i> 1 Gang.....	6, ₈ s.
8. Pause.....	10, ₀ s.
Signalets Varighed.....	1 ^m .
Gentagelse af Signalet.....	1 ^m .
Hele Signalets Varighed.....	2 ^m .
Pause.....	4 ^m .
Periode.....	6 ^m .

Sendetider: I usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m, begyndende ved det 4^m. af hver Time. I klart Vejr: 4 Gange hver Time, begyndende ved det 10^m, 16^m, 40^m. og 46^m.

1186. Sverige. Bottniske Bugt. Lys- og Fløjtetønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 15/1049 og 15/1050. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Lys- og Fløjtetønder er atter udlagt paa Station:
Lilljungfruns anjöringsboj c. 61° 16' N. 17° 28' E. *Myran* c. 61° 36' N. 17° 29' E.
(E. f. S. Nr. 4/219 1938.)
1187. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvalls Skærgaard. Saltviksudde. Fyr forandres. Nyt Fyr tændes paa Agö.
(U. f. s. Nr. 14/960. Stockholm 1938.)
1. I Løbet af 1938 vil *Saltviksudde* Fyr paa c. 61° 40',₃ N. 17° 15',₀ E. blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s. Flammens Højde: c. 10 m. Synsvide: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvid Fyrlampe paa 8 m højt Betontaarn. Fyret bliver ubevogtet. Fyret lyser, som følger:
1. Hvidt, uforst. i Pej. fra c. 140° til c. 310°. 3. Hvidt i Pej. fra 321° til 323°.
2. Grønt, — - c. 310° - 321°. 4. Rødt i — - 323° - 328°.
Brændetid: Fra Søfartens Begyndelse til 1. Juni og fra 15. Juli til Søfartens Ophør.
2. Paa *Agö* paa 61° 33',₁₀ N. 17° 27',₅₀ E. skal der tændes et nyt Fyr. *Agö nordvästra*, der skal vise hvidt Et-Blink hver 1^s. Fyrene *Agö nordvästra* og *Agö* staar 1100 m fra hinanden og er overet i Pej. 142°; de leder overet ind mod *Saltviksudde* Fyr. *Agö nordvästra* Fyr lyser 3° paa hver Side af Fyrlinien. Synsvide: 11 Sm. Fyrlampe paa 4 m højt Jerntaarn. Brændetid: Fra Søfartens Begyndelse til 1. Juni og fra 15. Juli til Søfartens Ophør.
1188. Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvallsbugten. Lys- og Fløjtetønde udlagt.
(U. f. s. Nr. 15/1048. Stockholm 1938.)
En sort- og rødmalet Lys- og Fløjtetønde, *Sundsvallsbukten*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 1^s, Blink 0,5^s, Mørke 1^s, Blink 0,5^s, Mørke 6,5^s, er udlagt paa 62° 18',₁₇ N. 17° 38',₁₅ E.
(E. f. S. Nr. 12/812 1938.)
1189. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 15/1118. Stockholm 1938.)
Rödkallen Radiofyr paa c. 65° 19' N. 22° 22' E. er for Tiden ude af Virksomhed.
1190. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki (Nystad). Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 10/289. Helsingfors 1938.)
Stånggrund (*Tankokari*) Fyr paa c. 60° 43' N. 21° 02' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 1/13 1938.)
1191. Finland. Skärgårdshavet. Åland Skærgaard. Skarpskär Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 10/300. Helsingfors 1938.)
Skarpskär Fyr paa c. 60° 07' N. 20° 28' E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 1^s, Mørke 2^s. — Iøvrigt uforandret.
1192. Finland. Skärgårdshavet. Åbo Skærgaard. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 10/298. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Rautakallio (*Järngrundet*) c. 60° 24' N. 22° 09' E. *Kauppakari* (*Köpmansgrund*) c. 60° 24' N. 22° 08' E.
(E. f. S. Nr. 4/222 1938.)
1193. Finland. Finske Bugt. Andalskär Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 10/286. Helsingfors 1938.)
Fyret *Andalskär* paa c. 59° 48' N. 23° 01' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 12/819 1938.)
1194. Finland. Finske Bugt. Hundhålet Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 10/285. Helsingfors 1938.)
Fyret *Hundhålet* paa c. 59° 49' N. 23° 08' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 12/820 1938.)

1195. **Finland. Finske Bugt. Ekenäs Skærgaard. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 10/287. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Kråkholm övre c. 59° 59' N. 23° 26' E. *Kråkholm nedre.*
(E. f. S. Nr. 1/15 1938.)
1196. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 10/281, 10/282 og 10/288. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Vasikkasaari (Kalvholm) c. 60° 09' N. 25° 01' E. *Björkholm (Koivusaari). Hästnäs kanal.*
(E. f. S. Nr. 1/16 og 4/223 1938.)
1197. **Finland. Finske Bugt. Indløbet til Lovisa. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 10/280. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Monäs övre c. 60° 25' N. 26° 17' E. *Monäs nedre. Hudö övre. Hudö nedre. Myrörn. Fanstnäs.*
(E. f. S. Nr. 3/163 1938.)
1198. **Estland. Finske Bugt. Fyr atter tændt.**
(N. t. M. Nr. 2/7. Tallinn 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Narva—Joesuu Ledefyr c. 59° 28' N. 28° 03' E. *Valaste. Mahu. Letipea. Kunda.*
Vergi. Käsmu. Loksa. Hara. Juminda. Salmistu. Ihasaku. Prangli N. og S.
(E. f. S. Nr. 4/231 1938.)
1199. **Estland. Finske Bugt. Tallinn Fyrskib genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 2/8. Tallinn 1938.)
Fyrskibet *Tallinn* paa c. 59° 43' N. 24° 43' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 4/232 1938.)
1200. **Estland. Finske Bugt. Lystønder genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 2/9. Tallinn 1938.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Aegna c. 59° 36' N. 24° 43' E. *Vahemadal. Suurup.*
(E. f. S. Nr. 4/233 1938.)
1201. **Estland. Moon Sund. Fyr atter tændt.**
(N. t. M. Nr. 2/7. Tallinn 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Haapsalu c. 58° 58' N. 23° 31' E. *Hobulaid. Norrby. Ramsi. Paralepa. Orissaar. Orjaku. Triigi. Emmaste. Soru. Raugi. Kessu. Virtsu. Viirelaid.*
(E. f. S. Nr. 51/3929 1937 og 4/234 1938.)
1202. **Estland. Moon Sund. Lystønder genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 2/9. Tallinn 1938.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Nordväina c. 59° 09' N. 22° 59' E. *Pimukse. Soolarahu. Kumari. Viinakari. Raugi. Kessu.*
(E. f. S. Nr. 51/3930 1937.)
1203. **Estland. Riga Bugt. Fyr atter tændt.**
(N. t. M. Nr. 2/7. Tallinn 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Kübassaar c. 58° 26' N. 23° 18' E. *Abruka Forfyr. Roomassaar Ledefyr. Kihnu Havnefyr. Manilaid. Sorgu. Pärnu Ledefyr.*
(E. f. S. Nr. 51/3932 1937 og 4/235 1938.)

1204. Estland. Riga Bugt. Lystønder genudlagt.

(N. t. M. Nr. 2/9. Tallinn 1936.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Ipsi c. 58° 16' N. 23° 46' E. *Pärnu* c. 58° 21' N. 24° 27' E.

(E. f. S. Nr. 51/3933 1937.)

1205. (T). Polen. Danzig Bugt. Rozewie Fyr midlertidig upaalideligt.

(A. a. N. Nr. VIII/117. Warszawa 1938.)

Rozewie Fyr paa c. 54° 50' N. 18° 20' E. lyser for Tiden med upaalidelig Fyr-karakter.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1206. (P). Sverige. Sundet. Barsebäck Fyr forandres.**

(U. f. s. Nr. 14/983. Stockholm 1938.)

I Løbet af 1938 vil Lysevnen for *Barsebäck Fyr* paa c. 55° 45',₁ N. 12° 54',₂ E. blive betydelig forøget, hvorefter Synsvidden vil blive 9 Sm. Iøvrigt forbliver Fyret uforandret.

(Kort Nr. 249 og 210. Danske Lods, Side 286.)

1207. (T). Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Lys- og Klokketønde midlertidig inddraget.

(U. f. s. Nr. 15/1059. Stockholm 1938.)

Lys- og Klokketønden *Malmö ränna*, *yttre* paa c. 55° 37',₇ N. 12° 59',₀ E. er for Tiden inddraget.**1208. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**Ved Opmaalingen den 16. April d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,₈ m i E.-Siden af Renden, 6,₂ m i Midten af Renden og 6,₀ m i W.-Siden af Renden.c. 54° 52' N. 12° 13¹/₄' E.

(E. f. S. Nr. 12/907 1938.)

1209. Danmark. Smaalandsfarvandet. Raagø Sund. Middelgrund W. Sømærke genudlagt.Den hvide Stage med Halmvisk, *Middelgrund W.*, paa c. 54° 58',₂ N. 11° 16',₄ E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 15/1175 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1210. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Røsnæs Lys- og Fløjtetønde atter tændt.**Lys- og Fløjtetønden *Røsnæs* paa c. 55° 45' N. 10° 50' E. er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 15/1177 1938.)

1211. Sverige. Kattegat. Fladen Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 16/1133. Stockholm 1938.)

Lys- og Fløjtetønden *Fladen* paa c. 57° 10' N. 11° 42' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 10/866 1938.)

1212. Danmark. Limfjorden. Aalborg—Nørre-Sundby. Ny Jernbanebro tages i Brug.Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/944 1938 meddeles, at den nye Jernbanebro mellem *Aalborg* og *Nørre-Sundby* tages i Brug den 23. April d. A.

c. 57° 03' N. 9° 56' E.

(E. f. S. Nr. 13/944 1938.)

1213. (P). Sverige. Skagerrak. Gravarne södra og Gravarne norra Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 14/984. Stockholm 1938.)

1. I Løbet af 1938 skal *Gravarne södra* Fyr paa c. $58^{\circ} 21',_{,1}$ N. $11^{\circ} 15',_{,0}$ E. forandres fra at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 4^s til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver $1,5^s$, Lys $\frac{3}{4}^s$, Mørke $\frac{3}{4}^s$. Synsvidde: 13 Sm for hvidt, 11 Sm for rødt og 9 Sm for grønt Lys.

2. I Løbet af 1938 skal *Gravarne norra* Fyr paa c. $58^{\circ} 21',_{,5}$ N. $11^{\circ} 15',_{,1}$ E. forandres fra at vise hvidt Et-Blink hver 1^s til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver $1,5^s$, Lys $\frac{3}{4}^s$, Mørke $\frac{3}{4}^s$. Lysevnen bliver samtidig forøget.

Fyrene vil blive synkroniserede. Fyrene forbliver iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 236.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1214. Norge. Hordaland. Stangervåg og Røyksund Bro. Oplysning.**

(E. f. S. Nr. 7/429. Oslo 1938.)

1. Over *Stangervåg* paa c. $59^{\circ} 48',_{,6}$ N. $4^{\circ} 15',_{,5}$ E. er bygget en fast Bro. Spændvidde: 20 m. Fri Højde ved Springflod: 1 m.

2. *Røyksund* Bro paa c. $59^{\circ} 43',_{,75}$ N. $5^{\circ} 20',_{,6}$ E. er ombygget til fast Bro. Spændvidde: $4,7$ m. Fri Højde ved Springflod: $3,3$ m.

1215. (T). Haugesund. Broarbejde. Sejladsbestemmelser.

(E. f. S. Nr. 7/483. Oslo 1938.)

Paa Grund af Arbejder med *Risøybroen* paa c. $59^{\circ} 25'$ N. $5^{\circ} 15'$ E. skal Sejlads gennem *Smedesundet* S. om Dampskibskajen indtil videre foregaa midt i Løbet, der bliver 25 m bredt. Der nedrammes Pæle paa begge Sider.

1216. (T). Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib ombyttes midlertidigt.

Den 29. April d. A. eller snarest derefter ombyttes *Vyl* Fyrskib paa c. $55^{\circ} 22'$ N. $7^{\circ} 41'$ E. midlertidigt for et Tidsrum af indtil 2 Maaneder med en hvidmalet Lys- og Fløjtetønde mærket „*Vyl*“, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink c. $1\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $1\frac{1}{2}^s$, Blink c. $1\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $5\frac{1}{2}^s$.

1217. (T). Danmark. Graadyb Fyrskib ombyttes midlertidigt. Sendetider for Radiofyr forandres.

Den 3. Maj d. A. eller snarest derefter inddrages *Graadyb* Fyrskib paa c. $55^{\circ} 20'$ N. $8^{\circ} 05'$ E. og erstattes med et Fyrskib, der paa Siderne er paamalet „*Reserve*“.

Reservefyrskibet viser den nye for Station *Graadyb* bestemte Fyrkarakter, hvidt Gruppe-Blink, 3 Blink hver 1^m , Blink c. 5^s , Mørke c. 2^s , Blink c. 5^s , Mørke c. 2^s , Blink c. 2^s , Mørke c. 44^s , jvfr. E. f. S. Nr. 15/1107 1938. Lysevnen forøges fra c. 18 Sm til c. $19,5$ Sm.

Sirenens Karakter er uforandret, 3 Stød hver 30^s , men Tonehøjden ændres til 400 c/s.

Undervandstaagesignalet bortfalder, og med Hensyn til Radiofyret sker følgende Forandringer:

Den i E. f. S. Nr. 1/48 1938 omhandlede midlertidige Ændring af Sendetiderne for *Graadyb* Radiofyr bortfalder, saaledes at Radiofyrets Sendetider herefter er 2 Min. hver 6 Minutter; Karakteren iøvrigt uforandret. — Alle Klartvejsudsendelser bortfalder under Reservefyrskibets Udstationering.

(E. f. S. Nr. 1/48 og 15/1107 1938. Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 1, Tillæg Nr. 1, Side 45.)

1218. Holland. Zeegat aan den Hoek van Holland. Noorderhoofd Fyr. Taagesignal forandret.

(B. a. Z. Nr. 86/936. 's-Gravenhage 1938.)

Taagesignalet ved *Noorderhoofd* Fyr paa c. $51^{\circ} 59'$ N. $4^{\circ} 05'$ E. afgives nu med Tyfon, men Karakteren er uforandret. Tonen er noget højere.

1219. (T). Holland. Wester Schelde. Groenendijk Fyr midlertidig forandret.
(B. a. Z. Nr. 87/963. 's-Gravenhage 1938.)
Groenendijk Bagfyr paa c. $51^{\circ} 22' N.$ $4^{\circ} 02' E.$ viser for Tiden fast Lys.
1220. (P). England. Harwich Anduvning. Forandring af Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 26. Trinity House, London 1938.)
Vraget paa c. $51^{\circ} 57',5 N.$ $1^{\circ} 27',5 E.$ vil blive uskadeliggjort indtil $5,5$ m Dybde og Vraglystønden inddraget. South Cutler Tønde flyttes c. 14. Juni d. A. $0,1$ Sm i Retning S. t. E. til Vraglystøndens Plads, $3,75$ Sm 101° fra Klokketaarnet paa Felix Hotel.

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

1221. (P). Frankrig. Saint-Valéry-en-Caux. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 15/1034. Paris 1938.)
Fyret paa Hovedet af W.-Kajen paa c. $49^{\circ} 52',5 N.$ $0^{\circ} 42',6 E.$ vil i den nærmeste Fremtid blive forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver 12^s , Lys 4^s , Mørke 1^s , Lys 1^s , Mørke 1^s , Lys 4^s , Mørke 1^s .
Synsvidde: 15 Sm. Under Forandringen er Fyret erstattet af et Fyr paa Toppen af Taarnet med ovennævnte Karakter, men med betydelig nedsat Lysevne.
1222. (P). England. Dover Stræde Anduvning. Varne Fyrskib ombyttes.
(N. t. M. Nr. 25. Trinity House, London 1938.)
c. den 18. Maj d. A. vil Varne Fyrskib paa c. $50^{\circ} 56' N.$ $1^{\circ} 17' E.$ blive ombyttet med et rødt, elektrisk Fyrskib mærket „Varne“ med hvide Bogstaver paa hver Side. Fyrtaarnet midtskibs. Intet Dagsmærke. Rødt Et-Blink af $0,75^s$. Varighed hver 20^s . Taagesignal med Diafon, To-Stød af c. $3,5^s$. Varighed hver $1^m 30^s$.
1223. Shetlandsøerne. Ve Skerries. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.
(N. t. M. Nr. 724. London 1938.)
Lys- og Fløjtetønden Ve Skerries paa c. $60^{\circ} 23' N.$ $1^{\circ} 49' W.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 11/762 1933.)
1224. Irland W.-Kyst. Sligo Harbour. Oplysning om Fyr og Lystønder.
(N. t. M. Nr. 713. London 1938.)
1. Grønc, faste Fyr er tændt $0,378$ Sm 295° (a) og $0,155$ Sm 186° fra Cartron Point Triangulationsmærke paa c. $54^{\circ} 17' N.$ $8^{\circ} 29' W.$ (a) Flammens Højde: $7,3$ m. $5,5$ m høj Fyrpæl.
2. Sømærket $0,207$ Sm 163° fra ovennævnte Punkt er ombyttet med et rødt, fast Fyr.
3. En sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt paa c. $54^{\circ} 18' N.$ $8^{\circ} 32' W.$, $0,172$ Sm 269° fra Ballyweelin Point Triangulationsmærke.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1225. Frankrig. Glénans Øhav. Ile de Penfret. Bifyr tændt.
(A. a. N. Nr. 15/1036. Paris 1938.)
Paa Ile de Penfret er paa Toppen af Fyrtaarnet tændt et Bifyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 34 m. Synsvidde: 12 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra 295° til 325° .
1226. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt Anduvning. Cape Henry. Lys- og Fløjtetønde forandret.
(N. t. M. Nr. 13/797. Washington 1938.)
Cape Henry Junction Lys- og Fløjtetønde paa c. $36^{\circ} 56' N.$ $75^{\circ} 55' W.$ er forandret til at vise hvidt Hurtigblink hver 8^s , Hurtigblink 4^s , Mørke 4^s .

1227. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston Harbour. Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 13/807. Washington 1938.)

Omkring den 22. Juni d. A. vil *Charleston* Fyr paa c. $32^{\circ} 42' N.$ $79^{\circ} 53' W.$ blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 30^s , Blink 1^s , Mørke 3^s , Blink 1^s , Mørke 3^s , Blink 1^s , Mørke 3^s , Blink 1^s , Mørke 17^s . Fyret vil blive ubevogtet.

1228. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston Harbour Anduvning. Lys- og Fløjtetønde udlægges.

(N. t. M. Nr. 13/808. Washington 1938.)

Omkring den 22. Juni d. A. vil der blive udlagt en ny rød Lys- og Fløjtetønde, *Kiawah Island* 4 K I, der skal vise hvidt Et-Blink hver 6^s , Blink 1^s , Mørke 5^s , paa $32^{\circ} 28' (30'') N.$ $79^{\circ} 58' (35'') W.$ i 12 m Vand 14 Sm $199\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Charleston* Fyr.

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

1229. Colombia. Magdalena Floden. Sejlanvisning. Oplysning om Lods.

(N. t. M. Nr. 13/814. Washington 1938.)

Indløbet til *Magdalena* Floden gaar tæt langs W.-Kajen paa c. $11^{\circ} 07' N.$ $74^{\circ} 51' W.$ og er 247 m bredt med mindste Dybde 10 m. Selve Løbet er 347 m bredt med mindste Dybde 7,9 m. N. for E.-Kajen indtil en Afstand af 700 m findes Dybder paa 10 m og derunder. Skibe, der kommer E. fra, skal holde 1 Sm klar af denne Kaj og først dreje tværs for Indløbet. Da Indløbet skifter tilraades det Skibe at tage Lods. Der er ikke Lodsvang. Ved Henvendelse til Havnevæsenet (Adresse: *Tarmarit*) sendes et Fartøj til Flodens Munding for at give Vejledning. Saafremt Lods ønskes, maa det rekvireres 24^t før hos Havnevæsenet i *Terminal of Barranquilla* eller *Los Flores*, og Lodsens skal da tages ombord ved *Puerto Colombia*.

1230. Uruguay. Rio de la Plata. Montevideo. Lystønder udlagt. Vrag.

(N. t. M. Nr. 13/820. Washington 1938.)

1. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$, er udlagt paa c. $34^{\circ} 55' S.$ $56^{\circ} 03' W.$, 5,5 Sm $73\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Punta Brava* Fyr.

2. En grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$, er udlagt 1,4 Sm $86\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Punta Brava* Fyr. Lystønden angiver et Vrag, der ligger sunket 235 m SE.-ligere paa c. $34^{\circ} 56' S.$ $56^{\circ} 08' W.$

1231. Uruguay. Rio de la Plata. Piedra Diamante. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 702. London 1938.)

Fyret paa c. $34^{\circ} 26' S.$ $57^{\circ} 58' W.$ er forandret fra at vise grønt Et-Blink til at vise grønt Lys med En-Formørkelser hver 10^s . Flammens Højde: $17,4$ m. Synsvidde: 9 Sm. Konisk Baake paa Jernsokkel.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1232. (T). Sicilien. Catania Anduvning. Sciara Biscari Fyr midlertidig forandret.

(A. a. N. Nr. 14/9. Genua 1938.)

Sciara Biscari Fyr paa c. $37^{\circ} 30' N.$ $15^{\circ} 06' E.$ viser for Tiden hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,7^s$, Mørke $4,3^s$. Synsvidde: c. 14 Sm.

- 1233. Sicilien S.-Kyst. Licata. Oplysning om Fyr.**
 (A. a. N. Nr. 14/16. Genua 1938.)
Licata Fyr paa c. $37^{\circ} 06' N.$ $13^{\circ} 57' E.$, der nu viser hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink 1^s , Mørke 4^s , har en Synsvide paa 17 Sm.
 (E. f. S. Nr. 13/932 1938.)
- 1234. Italien E.-Kyst. Molfetta. Fyr forandret.**
 (A. a. N. Nr. 14/16. Genua 1938.)
 Fyret paa Molehovedet er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$.
 c. $41^{\circ} 12' N.$ $16^{\circ} 36' E.$
 (E. f. S. Nr. 15/1149 1938.)
- 1235. Italien E.-Kyst. Trani. Fyr forandret.**
 (A. a. N. Nr. 14/16. Genua 1938.)
 Fyret paa Yderenden af *S. Antoniomolen* paa c. $41^{\circ} 17' N.$ $16^{\circ} 25' E.$ er forandret til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 4^s , Lys 3^s , Mørke 1^s .
 (E. f. S. Nr. 15/1151 1938.)
- 1236. Ægypten. Matruh. Oplysning om Radiomaster med Fyr og om Vandtaarn**
 (N. t. M. Nr. 708. London 1938.)
 a. Fire $21,3$ m høje Radiomaster med røde, faste Fyr paa Toppen er opført paa c. $31^{\circ} 21' N.$ $27^{\circ} 14' E.$, $5,2$ Sm 261° fra *Ras Alam el Rum* Fyr.
 b. Et Vandtaarn findes $1,4$ Sm 250° fra ovennævnte Radiomaster.
- 1237. Ægypten. El Sellum Bugt. Ledebaaker opført.**
 (N. t. M. Nr. 708. London 1938.)
 Nedennævnte Ledebaaker er opført paa de angivne Pladser i Forhold til *Observatory Point* Fyr paa c. $31^{\circ} 34' N.$ $25^{\circ} 10' E.$:
 a. Forbaaken, en $6,4$ m høj, sort Stangbaake med Plade, $0,302$ Sm 242° fra Fyret.
 b. Bagbaaken, en $5,5$ m høj, sort Stangbaake med Plade, $0,318$ Sm 270° fra Forbaaken.
- 1238. Tunis. Banc des Kerkenah. Lystønde lyser atter normalt.**
 (A. a. N. Nr. 15/1033. Paris 1938.)
 Lystønde Nr. 5 paa c. $34^{\circ} 41',4 N.$ $11^{\circ} 36',4 E.$ lyser atter med normal Fyrkarakter.
 (E. f. S. Nr. 9/626 1938.)
- 1239. Tunis. Passe d'Adjim. Fyr lyser atter normalt.**
 (A. a. N. Nr. 15/1037. Paris 1938.)
 Fyret *Chenal Ouest* paa c. $33^{\circ} 42',1 N.$ $10^{\circ} 36',3 E.$ lyser atter med normal Fyrkarakter.
 (E. f. S. Nr. 14/1067 1938.)

(Se Tillæg.)

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

- 1240. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Ras Hafun. Fyr lyser atter normalt.**
 (A. a. N. Nr. 14/24. Genua 1938.)
Ras Hafun hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. $10^{\circ} 26' N.$ $51^{\circ} 25' E.$ lyser atter med normal Fyrkarakter.
 (E. f. S. Nr. 12/891 1938.)

1241. Malacca Stræde. Dindings Channel. Baaker opført. Forbud mod Ankring.
(N. t. M. Nr. 700. London 1938.)
a. Hvide Baaker med trekantet Topbetegnelse er opført henholdsvis 0,15 Sm 294°, 1,66 Sm 288°, 0,22 Sm 232° og 1,74 Sm 281° fra 89,3 m Triangulationsmærket paa *Adam's Bluff* paa c. 4° 12' N. 100° 36' E.
b. Det er forbudt at ankre i Omraadet indenfor disse 4 Baaker.

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

1242. New Zealand. North Island. Hauraki Gulf. Sergeant Channel.
(N. t. M. Nr. 709. London 1938.)
Et Skær med mindre end 1,8 m Vand findes paa c. 36° 49' S. 174° 59' E., 0,4 Sm 269° fra *Park Point*.
Grunden med 3,1 m Vand tæt NW. for findes ikke.
(E. f. S. Nr. 40/3194 1937.)
1243. South Georgia. Prince Olaf Harbour Anduvning. Fyr slukket.
(N. t. M. Nr. 703. London 1938.)
Fyret paa *Cape Crewe* paa c. 54° 02' S. 37° 08' W. er permanent slukket.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1244. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i Storstrømmen ved Storstrømsbroen.
Under 26. Marts d. A. har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart udstedt nedennævnte Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i *Storstrømmen* ved *Storstrømsbroen*:

§ 1.

Storstrømsbroen, der udgaar fra S.-Spidsen af *Masnede* i SSW.-lig Retning (c. 210°) til et Punkt paa N.-Siden af *Falster* omtrent midt imellem *Orehoved* Havn og *Gaabense* Bro, er en Højbro, der hviler paa 51 Piller. Paa vedføjede Bilag er Pillerne betegnet med Numrene 0—50, idet Landpillen paa *Masnede* betegnes som Nr. 0. Brofagene betegnes med Numrene 0—1, 1—2, 2—3 o. s. fr., regnet fra *Masnedosiden*.

Brofagene Nr. 21—22, 22—23 og 23—24 (det nordlige, det midterste og det sydlige Buefag) er kendelige Bucoverbygninger.

Den fri Gennemsejlingshøjde ved Middelvandstand er:

i det midterste Buefag 26 m og

i det nordlige og det sydlige Buefag 25,5 m;

i de næste Fag paa hver Side, henholdsvis Brofagene Nr. 20—21 og Nr. 24—25 er den fri Højde 21 m, og den aftager jævnt til begge Sider til 15,5 m i Fag Nr. 6—7 og 16,2 m i Fag Nr. 36—37.

Brofagene Nr. 0—6 paa N.-Siden og Nr. 45—50 paa S.-Siden er beliggende over Landgrunden.

Den fri Gennemsejlingsbredde er:

i det midterste Buefag 125 m,

i det nordlige og det sydlige Buefag 95 m, og

i de øvrige Brofag mindst 50 m.

Til Vejledning for Gennemsejlingen om Natten er der indvendig i det nordlige og det midterste Buefag paa Pillerne anbragt Ledelys, saaledes som angivet paa vedføjede Bilag.

Midt over Brofagene Nr. 6—7 og Nr. 36—37 er der til Støtte for Trafikken langs Landgrunden anbragt hvide Lys paa begge Sider af Broen.

I Taage og usigtbart Vejr afgives Taagesignal (en Tone hver 30. Sek. skiftevis i østlig og vestlig Retning) fra Broen mellem det nordlige og det midterste Buefag.

Nærmere Oplysning om Nødfarvningens ligesom mulige senere Ændringer deraf eller af Taagesignalet Karakter vil blive offentliggjort i „Efterretninger for Søfarende“.

§ 2.

Det nordlige Buefag maa kun benyttes af W.-gaaende Skibe.

Det midterste Buefag maa kun benyttes af E.-gaaende Skibe, samt af W.-gaaende Skibe, hvis Tophøjde gør det paakrævet. I saadanne Tilfælde maa Gennemsejling kun finde Sted, naar Gennemsejlingsaabningen ikke samtidig benyttes af E.-gaaende Skibe.

§ 3.

Skibe, der har passeret Broen, skal give Skibe, der skal til at passere denne, rigelig Plads til at rette Kursen ind mod Gennemsejlingen.

Inden for en Afstand af 500 m fra Broen er Sejlads paa tværs af Farvandet ud for Buefagene forbudt.

§ 4.

Inden for en Afstand fra Broen af 500 m E.-efter og 1 200 m W.-efter, det vil sige c. 200 m W. for den W.-ligste derværende Kabellinie, maa der kun ankres, naar det er bydende nødvendigt, f. Eks. for at afværge Paasejling.

Inden for samme Omraade er Fiskeri med drivende eller slæbende Redskab overalt forbudt, og andet Fiskeri maa kun udøves saaledes, at den frie Sejlads ikke derved hindres.

§ 5.

Fortøjning ved Broen er forbudt. Ligeledes er det forbudt fra Baade og Fartøjer at bestige Broen.

§ 6.

Overtrædelse af denne Bekendtgørelse straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøder fra 5 Kr., for saa vidt Forholdet ikke efter den almindelige Lovgivning medfører større Straf. Den paagældende er derhos erstatningspligtig overfor dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

§ 7.

Ved denne Bekendtgørelse, der træder i Kraft den 1. Maj 1938, ophæves Bekendtgørelse Nr. 264 af 14. September 1934.

Broen 22: 54° 58' 02" N. 11° 53' 23" E.

(E. f. S. Nr. 49/2736 og 49/2767 1934 og 1/26 1938. Danske Lods, Side 537. Fyr-Fort. Tillæg 1, Nr. 648 A—D.)

1245. Sverige. Opmaalingsarbejder 1938. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.

(U. f. a. Nr. 14/956. Stockholm 1938.)

I Tiden Maj—September 1938 vil der blive foretaget Opmaalingsarbejder i nedenævnte Omraader, hvor der i den Anledning midlertidig dels vil blive opført Mærker af Træ eller Sten paa Kysterne og dels i aaben Sø udlagt Stager med eet eller flere Flag.

1. I *Bottniske Bugt* i Skærgaardsomraadet *Kalix—Haparandahamn*.
2. I *Alands Havet E. for Vaddö*.
3. I *Stockholm Skærgaard*.

4. Til Søs NW. for *Gotland*.
 5. I *Småland* og *Östergötland* Skærgaarde indenfor Omraadet *Kräkelund—Härads kär.*

6. I *Bokuslän* Skærgaard indenfor Omraadet *Hermanö—Lysekil.*

Søfarende advares imod at forveksle ovennævnte Mærker med de i Kortene angivne Sømærker.

Opmaalingstøjer, der er sysselsat med Ekkolodning, fører det internationale Signal HD: „Jeg er i Færd med Søopmaaling; hold Dem klar af mig“.

Opmaalingstøjer, der er sysselsat med Tralning, fører det ovenfor nævnte Signal samt 2 Balloner paa Toppen.

Søfarende anmodes om ved passende Manøvrer at søge at undgaa at forstyrre saadanne Fartøjer samt at passere Opmaalingstøjer eller Motorbaade, som er sysselsatte med Tralning, med langsom Fart.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tilleg.
 Korte eller
 Høje Nr.

England:

- T Supplement No. 3 to West Coast of England Pilot.
 N List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals, Parts II, III og V, 1938.
 T Supplements No. 1 to List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals 1937; Supplements No. 2 to List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals, 1936.
 T Admiralty List of Wireless Signals, Vol. II, 3rd Edition; Supplement No. 1, 1938.
 T Supplement No. 7 to Africa Pilot, Part. III.
 R 455 North America. — Anchorages on the coast of California and Oregon.
 R 1161 Wales. — Swansea bay.

Tyskland:

- N Nautischer Funkdienst. 1938.
 N Nautischer Funk-Sprechdienst. 1938.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1246. Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads nedlagt. Skydevagere inddraget. Skydepladsen ved *Egense Strand*, c. 2500 m S. for *Egense*, er nedlagt, og de 5 sorte Stager uden Topbetegnelse er permanent inddraget.
 c. 56° 56' N. 10° 16' E.
 (E. f. S. Nr. 1/42 1938. Kort Nr. 259, 246 og 247. Danske Lods, Side 145.)

1247. Danmark. Limfjorden. Gravet Rende over *Løgstør Grunde*. *Lystønde* og *Klokketønde* udlagt.
 1. En rød *Lystønde* *Løgstør* mærket med et hvidt „L“, og som viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink c. 1/2^s, Mørke c. 4 1/2^s, er udlagt i 6 m Vand paa 56° 57' (36") N. 9° 09' (30") E., W. for Indløbet til den gravede Rende over *Løgstør Grunde*, c. 60 m N. for Ledefyrlinien. — Inddrages, naar Is gør det nødvendigt, uden at erstattes af noget Vintersømærke.

2. En rød Klokketønde, *Løgstør Grande N.*, er udlagt c. 50 m E. for den i (1) nævnte Lystønde. — Ved Inddragning for Is vil den ikke blive erstattet med Vintersømærke.

(E. f. S. Nr. 11/736 1938. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 460. Fyr-Fort. Nr. 565 A og B. Søm.-Fort. Side 63, Nr. 8 a og b.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1248. (T). Italien. Liguriske Hav. Ventimiglia—Genua. Sejladsforskrift. Advarsel.

(Com. Mar. Genova 6537. April 1938.)

Paa Grund af Fare er det indtil videre forbudt om Natten at navigere i de territoriale Farvande indenfor 6 Sm fra Kysten mellem *Ventimiglia* og *Genua*.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"
 Stiftet 1899
 Aktiekapital 8 Millioner Krone
 (fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
 GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

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

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
 33, Amaliegade, Copenhagen.

Sinclair
DIESEL
 Motorolier
 er Verdens bedste.

**SINCLAIR
 MARINE
 OLIER**

**KONSISTENS-
 FEDT ETC. . . .**

LEVERANDØR TIL
 U. S. A.'s FLAADE

SINCLAIR
 SMØREOLIER
 FOR ALLE FORMAAL

UNION PETROLEUM COMP.
 SINCLAIR OILS
 VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
 TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
 OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

TELEFON
NO. 4. 801.

Lloyds Agent

TLGR. ADR.
SCHULTZ

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

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

KORSØR

ASSENS

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

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

P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

MARIAGER

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

NAKSKOV

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

British Vice-Consul — Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

NØRRESUNDBY

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)
ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzen«

Telefon: 3
» 822

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN
INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 17

TORSDAG 28. APRIL 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DEN DANSKE HANDELSFLAADE

Den 1. Januar 1938 fandtes der i det danske Skibsregister optaget ialt 2053 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 1,188,067 Tons, nemlig:

521 Dampskibe med 570,341 Tons, 230 Motorskibe med 540,705 Tons, 1284 Motorsejlskibe med 75,671 Tons og 18 Sejlskibe med 1350 Tons.

I Løbet af Januar Kvartal 1938 har der til Dampskibsflaaden været en Tilgang paa 6 Skibe og 17,222 Brutto-Tons, medens der har været en Afgang paa 5 Skibe og 3915 Tons. Den væsentligste Del af den store Tilgang skyldes de af Skibsreder Albert Jensen (Dampskibsselskabet Gloria) indkøbte 3 Dampere med tilsammen 16,165 Brutto-Tons.

I Motorskibsflaaden har der været en Tilgang paa 4 Skibe og 6290 Tons, medens Afgangen kun har været 1 Skib og 91 Tons.

I Motorsejlskibsflaaden har der været en Tilgang paa 14 Skibe og 669 Tons, medens Afgangen har været paa 5 Skibe og 565 Tons.

I Sejlskibsflaaden har der ikke været nogen Tilgang eller Afgang.

Der har saaledes i Januar Kvartal 1938 været en Netto-Tilgang til den danske Handelsflaade paa 13 Skibe og 19,610 Brutto-Tons, saaledes at Handelsflaaden den 1. April 1938 bestod af ialt 2066 Skibe med tilsammen 1,207,677 Tons, nemlig: 522 Dampskibe med 583,648 Tons, 233 Motorskibe med 546,904 Tons, 1293 Motorsejlskibe med 75,775 Tons og 18 Sejlskibe med 1350 Tons.

Udover Handelsflaaden fandtes der den 1. Januar 1938 optaget ialt 151 ikke-selvbevægende Uddybningsmaskiner, Pramme m. v. med en samlet Brutto-Tonnage paa 19,975 Tons.

DEN ENGELSKE OPLÆGNINGSPPOOL OG UDLANDET

Kommentarerne i Udlandet til den engelske Oplægningspool for Trampskibsfarten er yderst faa og nærmest intetsigende. Det er tydeligt at mærke, at man fra alle Sider holder sig det mest mulige tilbage, indtil der foreligger noget mere konkret. De skandinaviske Redere har ikke udtalt sig, fra hollandsk Side er der ogsaa kun fremkommet meget faa, men ikke synderligt velvillige Udtalelser. Tyskerne er tavse, mens ejendommeligt nok de eneste, der har vist mere venlige Følelser overfor den, er Grækerne og Italienerne — der ellers hidtil ikke har brudt sig om at tilslutte sig en Skibsfartsplan, hvor Englænderne havde Føringen. Italienernes Stilling til Spørgsmaalet hænger maaske i nogen Grad sammen med det almindelige Omslag overfor England, der saa tydeligt mærkes i disse Dage i Italien, og det skulde saa ogsaa komme denne Plan til Gode!

Men Kommentarer er der dog ogsaa fremsat her i de skandinaviske Lande. Saaledes skriver Norges Handels og Sjøfartstidende bl. a.:

Den saakaldte »Schierwater«-Plan for Tankskibsfarten viste sig som bekendt gennemførlig for en bestemt Del af Handelsflaaden og for en kortere Tid. Ingen, som kender Forholdet, kan være i Tvivl om, at den havde sine Svagheder, og at disse kom stærkere frem, jo længere den var i Virksomhed. Imid-

lertid fejedes Oplægningerne væk af de stigende Fragter med stærk Efterspørgsel efter Tanktonnage, og man kom saaledes fra det hele paa den flotteste Maade.

Naar der nu er Spørgsmaal om at lave en lignende Plan for Tramptonnagen i Almindelighed, er det klart, at Apparatet vil blive meget større og langt mere kompliceret og derfor vanskeligere at haandtere. Man har ikke længere med en begrænset Gruppe af temmelig ensartede Baade at gøre, men med et stort Antal Skibe af alle mulige Arter og i al Slags Fart. Man kan forudsætte, at de Vanskeligheder, som før kunde overvindes, let vil kunne vokse til absolutte Hindringer for Gennemførelsen af Planen.

Det er ikke blot den engelske Presse, der nærer Betæneligheder ved denne Plan. Skal man forsøge Eksperimentet i vidt Omfang, vil det være højst ønskeligt, om man i hvert Fald søgte mest muligt paa Forhaand at møde de Vanskeligheder, som gjorde sig gældende under Praktiseringen af Schierwater-Planen, og ganske særligt gælder dette Nyanskaffelserne.

Imidlertid er der netop nu — Onsdag den 27. April — blevet afholdt et Møde i London inden for Gruppen, der har med Planens Udformning at gøre, og derfra vil man formodentlig snart høre Nyt.

MERINDKOMSTSKATTEN OG SKIBSFARTEN

Beretningen fra A. P. Møllers Rederier foreligger nu. Det hedder bl. a. heri:

1937 kan betegnes som det første virkelig gode Skibsfartsaar siden Verdenskrigen. Niveaueet laa dog ikke højt overalt hele Aaret. I de første Maaneder var Markedet uensartet, tildels noget sløjt, men Raterne bedredes efterhaanden overalt og kom omkring Midten af Aaret op paa lignende relative Højder som under Højkonjunkturer som 1899—1900 og 1912—1913. Trods Rustninger og meget andet, varede Højkonjunkturen imidlertid end ikke Aaret ud. Den kulminerede i September og ebbede efterhaanden ud, saaledes at Verdens Skibsfart alment set nu atter er tilbage i den mangeaarige trøstesløse Tilstand, hvor det er et stadigt Spørgsmaal, om det maa foretrækkes at ligge stille fremfor at sejle. De paa mange Punkter forhøjede Udgifter spiller her stærkt ind; ikke mindst for dansk Flag.

Tankmarkedet har ligeledes ligget gunstigt, men har, som venteligt for dette yderst følsomme Marked, været underkastet stærke Svingninger i op- og nedadgaende Retning Aaret igennem. Forholdene fremefter for dette Marked synes for Tiden i særlig Grad uoverskuelige. Driften af Selskabernes Ruter forløb uden større Uheld og med ret gunstigt Resultat.

Dampskibsselskabet »Svendborg« afhændede i Aarets Løb S/S »Laura Mærsk«, en mindre og ældre Dampere; derimod tilkom et nyt og hurtigt Motorskib »Robert Mærsk«. Den å meta med D/S af 1912 drevne Flaade forøgedes med 2 store, hurtige Liniebaade M/S »Marchen Mærsk« og M/S »Grete Mærsk«, hvorimod Køleskibet M/S »Francine« bortsolgtes.

Selskaberne — Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 — har i Fællesskab 2 store, moderne Tankskibe, og 3 store, hurtige, moderne Liniebaade under Bygning, hovedsageligt kontraheret til rimelige Priser. Ledelsen har her regnet med en af den afgaede Finansminister til Repræsentanter for Skibsfarten fremsat Udtalelse, at den for

1936 gennemførte Merindkomstskat, som erkendtes at virke uheldigt, næppe vilde blive fornyet. Dette er ikke slaaet til, og de 2 Selskaber maa for 1937 tilsammen i Merindkomstskat erlægge henimod 5 Millioner Kroner. For disse Selskaber virker Loven om Merindkomstskatten særlig grelt, fordi Aktiekapitalerne er saa smaa i Forhold til Bedriftens Størrelse, hvorved man i et gunstigt Aar som 1937 hurtigt kommer op paa Merindkomstskattens maksimale Procentsats af 35 pCt. Siden Sammenligningsaarene 1933, 1934 og 1935 har Selskaberne yderligere forøget Flaaden stærkt med nyt, kostbart, moderne og hurtigt Materiel. Ogsaa saadan Materiel kan under daarlige Tider bringe Tab, men maa i et godt Aar bringe en væsentlig Indtægt. Hele denne Indtægt betragtes nu som Merindkomst og beskattes med Maximalsats.

Ensidigheden fuldstændiggøres ved Lovens Bestemmelse, efter hvilken der ikke tages Hensyn til Udvidelser af Aktiekapitalen, foretaget efter Udløbet af Aaret 1934. De beskedne Udvidelser, Selskaberne gennemførte i Fjor for at bringe Aktiekapitalerne i lidt rimeligere Forhold til Bedriftens Størrelse, faar altsaa ingen Indvirkning.

En saadan Form for Beskatning kan uden Overdrivelse betegnes som Rovdrift, og den kan ikke undgaa at faa skadelige Følger for Landet. For et saa konjunkturbestemt Erhverv som Skibsfart virker den naturligvis særligt uheldigt, og den Tilbagegang, dansk Skibsfart har befundet sig i, maa derved tage yderligere Fart.

Ledelsen af disse Selskaber har i en snart lang Aarrække set en Opgave i at oplægge Midler og udvide Bedriften til Gavn for Landet, og de Beløb, der har været udbetalt i Udbytte, har i Forhold til Bedriftens Størrelse, stadig været relativt smaa. Ved nærværende Regnskabs Afslutning har Ledelsen ment i nogen Grad at burde tage Hensyn til Henstillinger fra Aktionærer om at drage Konsekvensen af den paa-gaaende Beskatning og foreslaa et Udbytte højere end ellers tænkt.

For dansk Valuta har Selskaberne i 1937 haft særlig stor Betydning.

Udover de rent faktiske Oplysninger vil denne Beretning blive læst med særlig Interesse paa Grund af den klare Understregning af hvor alvorligt det er for Skibsfarten at staa overfor Problemet: Merindkomstskatten.

BRITISKE REDERSYNSPUNKTER

I »Shipping World« har en britisk Reder, der underskriver sig *Patriot*, givet Udtryk for Anskuelser, som man maa formode ikke er helt fremmede for den britiske Skibsfart, men som man paa den anden Side maa haabe for hele Verdens Skibsfart og for hele Udviklingens Skyld ikke vil blive andet end udtalte Ønsker og Forhaabninger, fremsat af Enkeltmand, men uden Støtte fra de Krese, der betyder noget.

Det er det internationale Samarbejde, den britiske Reder er ude efter. Han mener bl. a. at kunne sige, at man fra skandinaviske Rederes Side ikke vil fortsætte at støtte Planer om Minimumsrater, hvis Unytte skal være gaaet op for Skandinavien. Han kritiserer de store nye skandinaviske Skibsbygninger — her kan han dog ikke tale om Sverige og Danmark, hvis Handelsflaader begge er gaaet tilbage — og han fortsætter med at sige, at hvert Land i Verden vil nu bygge den størst mulige Flaade, uanset hvad Tonnage Verden har Brug for.

»Absolut Frihandel er Skibsrederens Ideal, men i en ufuldkommen Verden spiller Idealerne kun en ringe Rolle. Frihandelen i Verden er Aar for Aar formindsket siden 1918, og selv Storbritannien har derfor følt sig tvunget til at gaa over til Beskyttelse. Hvis Beskyttelse af andre Erhverv er nødvendig, hvorfor skal

saa Trampskibsfarten udelukkes og overlades til en ulige Kamp med Amerika, Japan, Tyskland og Italien. Hvordan kan den enkelte lille Reder klare det? Jeg anser det for umuligt, hvis ikke Trampskibsfarten faar den samme Støtte som saa mange andre Industrier og Erhverv har faaet det. Vi maa møde Subsidier med Subsidier, »Flag restriction« med »Flag restriction« og slutte Aftale med vore Kolonier og lukke vort Imperium af.«

Det er unægtelig skarpe Ord, og »Patrioten« giver Eksempler fra Farten paa Australien, Canada, River Plate o. s. v. til England. Han kritiserer, at de store Laster, der gaar til England, transporteres paa fremmede Landes Skibe, og bliver skarpere og skarpere i sine Krav om engelske Skibe til Varer til England.

Hele Udredningen, der er meget indgaaende, viser, at man i engelske Skibsfartskreise ogsaa maa regne med den skarpe nationalistiske Tendens blandt Medlemmerne, men det maa alligevel haabes, at her, som paa andre Punkter, den sunde Fornuft vil sejre, for ved Gennemførelsen af for drastiske Forholdsregler vil det gaa ud over Skibsfarten i mange Lande — men unægtelig ogsaa over det engelske Imperium.

Det er et Forhold, som fornuftige engelske Skibsfartsfolk er klar over.

SØMANDSKLUBBERNE OG FORHYRINGSKONTORET

Den saakaldte skandinaviske Sømandsklub i New York, hvis lovløse Manipulationer vi flere Gange har omtalt, vil forhaabentlig nu faa Dødsstødet.

Som omtalt har der i nogen Tid været arbejdet med Tanken om Oprettelse af et fællesskandinavisk Forhyringskontor i New York, til Modvirkning af de Vanskeligheder, der gennem de saakaldte skandinaviske Sømandsklubbers Virksomhed er skabt for skandinaviske Skibe i Amerikafart.

Sagen blev i sidste Uge behandlet paa et Møde i Dansk Dampskibsrederiforening mellem Repræsentanter for de skandinaviske Rederiforeninger og Organisationer af Sømænd og Fyrbødere. Man blev paa Mødet enige om en udarbejdet Plan til fælles Forhyringskontor i Amerika. Planen skal nu forelægges de respektive Organisationer til Godkendelse, og Svaret kan ventes i Løbet af den nærmeste Fremtid.

Der er næppe Tvivl om, at man fortsat indenfor alle Søfartens Krese vil være enige om at fordømme Klubberne og hilse et regulært fællesskandinavisk Forhyringskontor i Amerika Velkommen.

NORSKE SKIBSFARTSERFARINGER

Fra Haugesund, der jo hvad Skibsfart angaar, hører til Norges betydeligste Byer, er der indkommet en Beretning om Forholdene indenfor Skibsfarten i det sidst forløbne Aar. Skibsfarten, som ved Siden af Fiskeri er Byens Hovednæringsvej, arbejdede i 1937 under adskilligt bedre Forhold end i 1936. Desværre blev Fragtstigningen, som begyndte i Efteraaret 1936 af kort Varighed, idet der allerede hen paa Eftersommeren 1937 mærkedes en Afslappelse, som fortsattes Aaret ud, og som det ser ud til ogsaa vil fortsætte i 1938. Især gik det ud over de mindre Skibe, hvoraf der ved Aarsskiftet var oplagt adskillige.

Med Hensyn til de Forhold Skibsfarten har arbejdet under, meddeler Haugesunds Rederiforening:

Naar man skal give en kort Beretning om Skibsfarten i 1937 kunde det synes en let Sag, og at en saadan Beretning maatte kunne tegnes i bare lyse Farver. En saadan Betragtning hænger sammen med Menneskets Tilbøjelighed til at leve i Nuet, at lægge et Glemselens Slør over Ubehagelighederne.

Stort set har ogsaa vor Skibsfart nydt godt af de bedre Verdenskonjunkturer, som vi oplevede i Fjor. Men efter de mange Aars næsten kummerlige Eksi-

stensmuligheder, var det en Nødvendighed, at der for Skibsfarten skabtes større Indtægter til Udjævning af de mange tidligere Aars højst utilfredsstillende Resultater. Hvis man tager Gennemsnitsresultatet for den norske Flaade for den sidste 5 Aars Periode, er det næppe bedre, end det bør være til Amortisation og en rimelig Afkastning til Aktionærer. Ser vi paa Kurverne, som viser Transporter, Fragter, Omsætning og Varepriser i 1937, finder vi, at disse fortsætter i rask Tempo Stigningen, der var begyndt i 1936 for at falde igen hen paa Sommeren næsten ligesaa hurtigt. For Fragtmarkedets Vedkommende gik det frem til ud paa Eftersommeren, men fra den Tid var der et tydeligt Tilbageslag, og allerede ved Aarsskiftet begyndte det at blive vanskeligere at finde lønnende Beskæftigelse særlig for de mindre Baade. Situationen nu fremgaar bedst af de mange Baade, der er oplagt.

De bedre Konjunkturer i 1937 maa formentlig delvis tilskrives de store Rustninger i de større Lande, Rustningsindustrien kræver store Mængder Raamaterialer, der ofte maa transporteres over lange Distancer, Krigen i Spanien øvede ogsaa Indflydelse paa Fragterne, men berøvede samtidig vor Skibsfart et stort Marked, som det kan blive vanskeligt at genopbre. Handelspolitisk har vort Land næppe udnyttet de Muligheder, som var til Stede for Samhandel med Spanien, et Forhold som genspejles i Skibsfarten. Ved Siden af Rustningerne i Europa og Amerika bidrog utvivlsomt Krigen i Østen i væsentlig Grad til Fragtopgangen paa de oversøiske Markeder, som igen trak med sig Raterne paa de hjemlige Farvande. Men vi maa huske, at en Højkonjunktur af Karakter som den, vi oplevede i Fjor, umulig kan udnyttes af hele vor Flaade. En stor Del Tonnage vil altid være bundet af mere eller mindre langsigtige Kontrakter, afsluttet før en saadan pludselig Opgang. Og i saa Fald faar man kun Føling med det, der følger i en Opgangs Fodspor — de forøgede Udgifter, og de er da ogsaa steget enormt. Over hele Linien viser der sig en stærk Udgiftsstigning. Assurance, Kosthold, Lønninger, Reparationer, Havneudgifter, Brændsel o. s. v. Et er at maatte regne med de større Udgifter, mens Indtægterne er store, men Erfaringen viser, at Fald i Fragterne ikke influerer paa Udgifterne før lang Tid efter, og da er det, Vanskelighederne melder sig. Derfor er det i alles Interesse, at Bedrifterne konsoliderer sig til at møde de Vanskeligheder og Krav, som melder sig efter en Opgangsperiode. Ikke mindst vore Myndigheder skulde have Interesse herfor, men med den Skattepolitik, som drives, og som ser ud til at skulle forværres, faar man et nedslaaende Indtryk af, at det modsatte er Tilfældet.

Det internationale Samarbejde paa Skibsfartens Omraade fortsattes ogsaa i 1937. Minimumsfragterne

er fremdeles i Kraft, men bortset fra Trælastfragterne er Haugesunds Flaade lidet berørt af disse. Tankskibspoolen fortsætter ogsaa sin Virksomhed.

En kort Omtale of Skibsfartens Kaar i 1937 kan dog ikke gøres uden at nævne Mandskabsforholdene paa norske Baade. Gennem mange Aar har vor Flaade været kendt bl. a. netop for sin dygtige Besætning. Uregelmæssigheder af alvorlig Art forekom sjældent eller aldrig. Men i Fjor opstod Tilfælde, hvor enkelte Mandskaber fandt det for godt at sætte sig udover indgaaede Aftaler og trodse deres egen Organisation — et Forhold som kan blive til stor Skade for norsk Skibsfart. Denne har altid haft Ord for at yde god service; men hvis Befragtere og Vareejere skal faa det Indtryk, og maaske endogsaa Erfaring for, at deres Last ikke er i trygge Hænder paa et norsk Skib, vil Følgerne sikkert melde sig. Det er derfor at haabe i alles Interesse, at de Tilløb til at sætte sig udover indgaaede Aftaler, der er sket, maa blive standset.

INDKOMTSSKAT I COLUMBIA

I flere Tilfælde har vi — med Henvielse til Nordisk Skibsrederforening, der nærmere har undersøgt Sagen — omtalt den i Fjor indførte Skat for udenlandske Skibe, som anløber columbianske Havne.

Det sidste, der foreligger, er, at udenlandske Skibe, som ikke gaar i regelmæssig Rutefart paa Columbia og som ikke har haft mere end 5 Anløb af columbianske Havne, ikke vil blive anset for skattepligtige.

Imidlertid forstaar Nordisk Skibsrederforening det saaledes, at alle Skibe, som har anløbet columbianske Havne i 1937 maa indsende Selvangivelse til de columbianske Myndigheder i Bogota. For nogen Tid siden fik Foreningen Besked om, at Fristen for Indlevering af Indtægtsoppgivelse udløb 1. Marts, og at man maatte indsende Ansøgning om Udstættelse af Fristen for de Selskaber, som ikke havde indsendt Selvangivelse.

Foreningen modtog Meddelelsen i Midten af Februar og sendte da et Cirkulære ud til alle Medlemmer, hvori der blev gjort opmærksom paa Sagen. Derefter kom der Meddelelse fra en Række Rederier, der havde haft Skibe i columbianske Havne. Der var, saavidt Foreningen forstod, ingen af disse Rederier, der kunde blive paalignet Skat, men for en Ordens Skyld og for at undgaa Mulktter søgte Foreningen om Udsættelse af Fristen for Indlevering af Opgørelse af Indtægt for samtlige Rederier, som havde haft Skibe i Columbia i 1937, og som havde besvaret Cirkulæret.

Fristen er nu blevet udskudt til 15. Juli for alle, der har søgt derom. Nordisk Skibsrederforening har udarbejdet en Opstilling om, hvordan Selvangivelsen bør udarbejdes.

DOMME I NORDISKE SJØFARTSANLIGGENDER

SØPANT

Dom fra Gulatting lagmannsret 3

En Søbantekreditor, som faar Tilslaget paa Tvangsauktion rekvireret af en anden Søbantehaver transporterer senere sit Søbantekrav til en anden, som derefter begærer Tvangsauktion over Skibet og faar sit Bud stadfæstet af »Namsretten«. Indehaveren af en registreret Panteheftelse, som protesterer mod Auktionens Fremme og paaanker »Namsretten«s Afgørelse til Overretten, faar Medhold, fordi Søbantefordringen anses for bortfaldet ved Konfusion.

Dom fra Sveriges Højesteret 33

Andragende fra Mægler om med Panteret i H. t. § 268 i Søloven om fra et dansk Skib og dels Fragt at kunne faa Erstatning for Udgifter og Udlæg, som Mægleren i Sverige har haft for Skibet efter Aftale med Skibets Kaptajn, afvises. Det inenes nemlig, at Mæglerens Fordring ikke grundede sig paa de Forbindelser Kaptajnen i denne sin Egenskab havde indgaaet, men at Mægleren med sine

Udlæg havde handlet for Rederens Regning, og at Mægleren ikke ejede Panteret for sin Fordring.

Dom fra Bergens Byret 153

Naar en Skibsfører slutter Aftale om Havarireparationer vil han i Almindelighed anses for at optræde i sin Egenskab af Skibsfører, saaledes som dette Udtryk er at forstaa i Søloven § 267 No. 5. Naar Reparationerne er nødvendige til Bevarelse af Skibet, kræves det ikke for Erhvervelse af Søbant i Skibet, at Reparationerne tillige skal være til Fortsættelse af Rejsen.

Ordre om Ombygning af Motor og Paasætning af Løskøb antages ikke at ligge indenfor Skibsførerens legale Fuldmagt. En Afbetaling paa Værftets Regning antages efter Omstændighederne at maatte afskrives paa Poster med Søbant.

SKIBSFØRERS ANSVAR

Dom fra Sveriges Højesteret 41

Skibskaptajner — som i udenlandsk Havn ikke af den

ljestgørende faar i denne indeholdte saakaldte Hyre-afgifter til Sømandsrullen i de Dele, som berører disse Udgifter — anses ikke herigennem at have fradraget sig Betalingskyld for Afgiften, og Bestemmelserne i § 7 og § 8 anses ikke at medføre, at Rederen var ansvarlig for den rigtige Fuldførelse af den Opgave og Retsvisning, som er paalagt Kaptajnen.

Dom fra Sveriges Højesteret 53

Paatale mod Kaptajn for paa Rejse mellem svensk Østersøhavn at have haft Skibet nedlastet udover paa Skibet anbragt Lastemærke afvises. Det fastslaaes, at der ikke har været nogen Vanskeligheder for Skibet, til hvilket Kølen blev lagt 1. Januar 1933, til Anvendelse i Østersøfart mellem svenske Havne uden at være forsynet med Lastemærke, samt at Udredningen ikke viste, at Skibet ved Rejsen havde haft større Last end Skibet kunne bære og rumme med Rimelighed.

SKIBSFØRERS HYRE

Dom fra Bergens Byret 60

Søfartsloven § 60 sidste Stykke anses for uanvendelig i et Tilfælde, hvor Returkommission var udbetalt Skibsføreren. Det antages nemlig efter foreliggende Omstændigheder, at det var en gensidig Forudsætning ved Ansættelse af Skibsføreren, at han skulde kunne beholde saadanne Godtgørelser, som han, i Overensstemmelse med Skik og Brug kunde faa af Skibets Leverandører og andre Forretningsforbindelser.

Dom fra Norges Højesteret 124

En Skibsfører tiltræder ved Oplægning af Skib Stillingen som Vagtmænd om Bord. Han fungerede efter særlig Aftale ogsaa som Vagtmænd om Bord medens Skibet blev lagt op, og der blev den Gang aftalt, at han skulde have 3 Maaneders Opsigelse og en Løn af 250 Kr. pr. Maaned som Vagtmænd.

Skibet laa anden Gang oplagt i 32 Maaned og Skibsføreren krævede fuld Skibsførerløn for hele den Tid. Der var intet specielt aftalt om Betingelserne. Det fastslaaes efter Omstændighederne at det maa ligge nærmest at op-

fatte Retsstillingen saadan, at Skibsførerens Løn som Vagtmænd skulde være den samme som tidligere, og at han maatte kunne forlange 3 Maaneders Opsigelse.

SLÆBNINGSFORHOLD

Dom fra Norges Højesteret 55

Under Skiftning af M/T »Gylfe« i Oslo Havn ved Hjælp af en Slæbebaad, krævede denne over og gik til Bunds som Følge af fejl Manøvrering. Retten finder, at Slæbebaaden under de foreliggende Omstændigheder selv maatte passe paa at have fuldt Herredømme over sin egen Manøvrerdygtighed, og at Føreren og Lodsens paa M/T »Gylfe« derfor ikke under den Situation som opstod under Manøvreringen har haft særlig Pligt til at vie Slæbebaaden nogen speciel Opmærksomhed.

Stadfæstelse af Oslo Byrets Dom, Aarg. 1935, S. 225.

Dom fra Eldsivating lagmannsrett 214

Et Ophugningsselskab købte en i Frederikshavn liggende havareret Baad. Da den skulde slæbes til Grimstad engagerede Selskabet Slæbebaad til dette Job. Under Manøvreringen i Frederikshavn tilføjedes der, ved Fejl fra Lodsens Side, et der i Havnen liggende Skib Skade. Selskabet indfrie de Fordringen og fik den overdraget for at holde Slæbebaadsejeren ansvarlig.

Baade Herreds- og Lagmannsretten fandt, at Ansvarlet maatte paahvile Slæbebaaden, hvis Forer havde engageret Lodsens, saa denne var i Slæbebaadens Tjeneste.

DIVERSE

Dom fra Sø- og Handelsretten

Ruten Bornholm—Kiel henhører til Dragør Lodsers Omraade og naar der for denne Distance ønskes Lods, maa han tilhøre dette Lodsvesen.

Dom fra Sveriges Højesteret 237

Den Omstændighed at Statslods har været Aarsag til et Skibs Grundstødning anses ikke i og for sig at medføre at Staten er ansvarlig for den ved Grundstødningen forrettede Skade.

MEDDELELSER FRA DANSK

Beslaglæggelse af spanske Skibe

Vi bragte sidste Nummer Meddelelse om den spanske Franco-Regerings Meddelelse om, at man vil skride til Beslaglæggelse af spanske Skibe. Nationalisterne har udsendt et Dekret, hvori det hedder:

Art. 1. I Henhold til Bestemmelserne i Lov af 2. Marts d. A. beslaglægger Franco-Regeringen nednævnte Skibe, der er hjemhørende i Havne paa Nordkysten indenfor det nationale Omraade, og som tilhører lovmæssige Ejere eller Rederier med Bopæl i nævnte Omraade:

Navne	Rederier
»Conde de Zubira«	Altos Hornos de Vizcaya.
»Marqués de Urquijo«	»
»El Condado«	Cia. General de Navegación.
»Atalaya«	Cia. Naviera Mundaca.
»Mar Rojo«	Cia. Maritima del Nervión.
»Abodi Mendi«	Cia. Naviera Sola y Aznar.
»Alona Mendi«	»
»Alu Mendi«	»
»Araitz Mendi«	»
»Aralar Mendi«	»
»Arantzazu Mendi«	»
»Arinda Mendi«	»
»Aritz Mendi«	»
»Artagan Mendi«	»
»Artza Mendi«	»
»Astoi Mendi«	»
»Atxeri Mendi«	»
»Atxuri Mendi«	»
»Aya Mendi«	»
»Bizkargi Mendi«	»
»Gorbea Mendi«	»
»Igotz Mendi«	»
»Eolo«	Cia. Maritima Unión.
»Marte«	»
»Apolo«	»
»Hércules«	»
»Neptuno«	»

DAMPSKIBSREDERIFORENING

»Arraiz«	Cia. Naviera Vazcongada.
»Banderas«	»
»Cobetas«	»
»Cristina«	»
»Sabina«	»
»Serantes«	»
»Juan de Astigarraga«	Cia. Naviera Bachi.
»Bartolo«	»
»Rola«	Mariano del Rio y Cia.
»Lolita Artaza«	Artaza y Zia.

Art. 2. Ovennævnte Skibe stilles til Disposition for den ved Dekret af 12. Marts 1937 oprettede »Skibs-Styrelse«.

Art. 3. Udenrigsministeriet og Ministeriet for Handel og 4 indeholdte Forbud mod Indregistrering i Udlandet syn til Udførelsen af nærværende Dekrets Bestemmelser under nøje Iagttagelse af del i ovennævnte Lovs Art. 3 og 4 indeholdte Forbud mod Indregistrering i Udlandet af spanske Skibe af enhver Art.

Kuleksperten

i Marts over Gdynia beløb sig til 431,922 Tons. Fordelt paa de enkelte Lande var Tallene:

	Tons
Algier	13,445
Argentina	13,700
Belgien	55,169.5
Danmark	10,322
Frankrig	52,656
Letland	7,500
Norge	31,221
Sverige	104,787.5
Italien	107,975.4
Ægypten	3,700
Estland	760
Grækenland	6,303.6
Holland	19,572
Tyskland	3,600
Portugal	1,120
Bunkerkul	66,848.8 Tons

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stabelafløbning

Fredag søsatte Aalborg Værft sin Nybygning Nr. 58. Det var en Fragtdamper, der er bygget af Staal til Lloyds højeste Klasse for Rederiet J. Lauritzen. Skibet er bygget meget moderne med Krydserhæk, vandtætte Skodder og fortløbende Dobbeltbund. Skibet er paa 3400 Tons Dødvægt, og hele dets Indretning, ogsaa for Mandskabet, bliver med alle moderne Bekvemmeligheder. Mandska-

bet faar saaledes 1- og 2-Mandskamre agterude med gode Vaskerum og Messer.

Stabelafløbningen fandt Sted i Overværelse af mange Mennesker. Til Stede var foruden Fru Lauritzen sen. de to Skibsredere Ivar og Knud Lauritzen med Fruer samt en lang Række Indbudte. Fru Lauritzen sen. døbte Skibet »Lotte«, og Værftets nye Direktør Poul Hansen udbragte et trefoldigt Leve for Skibet.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Den forløbne Uge har vist nogen større Aktivitet paa de forskellige Markeder, men desværre er der som tidligere fremhævet mere end tilstrækkelig Tonnage disponibel til Dækningen af Befragternes Behov, hvorfor Rateniveauet i det store hele har holdt sig uforandret.

River Plate Markedet har taget et Par mindre Baade paa Basis af Minimalraterne, men den ventede Bedring paa dette Marked, naar den ny Majshøst blev klar til Afskibning, har endnu ikke vist sig. Australien har været relativt aktivt og har taget 7/8 Baade paa Basis af Minimalraterne til Europa og med Option af Vladivostock til 21/- og Sydafrika til 20/-, og Efterspørgslen er fortsat jævn paa dette Marked. St. Lawrence har været noget livligere og har taget temmelig mange Baade for Maj-Lastning paa Basis af Scheduleraten. Efterspørgslen fortsattes, og der kan antagelig opnaas 3d. over Minimalraten for tidlig Majtonnage, hvorimod senere Positioner ikke betinger mere end det officielle Minimum. Fra Gulfen har Efterspørgslen efter Korn-Tonnage ligeledes været støl, og en Række Baade blev sluttet paa Basis af 2/9d. til Antwerpen eller Rotterdam, 3/- til U.K. Der er ogsaa Efterspørgsel efter tidlig Juni-Tonnage, ligesom Befragterne er aabne for Tonnage for ny Høst Lastning, d. v. s. efter medio Juli. Befragterne er villige til at betale ovenfor nævnte Rater for alle Positioner, men for senere Lastning ligger Redernes Ide noget højere.

Fra Cuba er der noget større Efterspørgsel efter Sukker til Europa, og Raten ligger nu omkring 16/6d. Flere større Baade afsluttedes fra San Domingo til 15/6d. Det nordamerikanske Marked har været roligere. Der synes atter at være Kredit-Vanskeligheder med Hensyn til Scrap-Laster til Japan, og tilsyneladende findes der kun enkelte Ordre, for hvilke Kreditspørgsmaalet er ordnet. Befragternes Ide ligger omkring 19/-, Basis Atlantic-Lastning, men New York Mæglerne mener, at Tonnage er uerholdelig til under 20/-. Fra Northern Range til Norge noteres en enkelt mindre Last til 17/6d., Basis 1 Lastehavn.

Pacifickyst-Markederne har ikke været underkastet større Forandringer. British Columbia/U.K. betalte

24/- paa f.i.o. Basis for Maj-Juni Lastning, og fra British Columbia til Sydney søges Damper paa 430,000 cu.ft. bale, for hvilken indikeres £27,000 f.i.o. — 8,200 Tonner, 510,000 cu.ft. bale sluttet fra British Columbia til Sydafrika paa f.i.o. Basis til £11,000. Lumber fra British Columbia til U.S. Atlantic indikerer \$11. Af Transpacific Forretning noteres Scrap fra Californien eller Portland til Japan til omkring \$4.50 paa f.i.o. Basis.

Østens Markeder har været noget livligere. Soyabønner sluttet for Maj-Lastning til 25/-, hvilket kan gentages. Sukker fra Philippinerne til U.S. Atlantic eller Gulfen indikerer stadig \$7 for Maj/Juni. Fra Saigon har der været livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Ris, og en lang Række Baade er sluttet til 27/6d. à 28/-. For moderne Tonnage indikeres nu 28/6d. for Maj/Juni.

De indiske Markeder har været støtte. Madraskysten indikerer 28/- og fra Karachi-Siden betales 25/6d. Hvede fra Karachi til U.K. har betalt 22/6d. for Juni-Lastning.

Fra Sydafrika noteres stadig enkelte Kul-Laster til Østen til uforandrede Rater. De europæiske Markeder har ikke været underkastet større Forandringer. Sortehavet har taget en Del Tonnage for Stykgods fra Odessa til Oran eller Marseilles til 9/-.

Middelhavet/hjem er uforandret, og det samme gælder de udgaende Kul-Trades. Trælast-Markederne er en Smule livligere, og der er gjort en Del Forretninger paa Basis af Minimalraterne.

Paa Timecharter-Markedet cirkulerer stadig forskellige Forretninger saavel for lange Perioder som for enkelte Trips. Befragternes Ideer ligger dog hvad lange Perioder angaar væsentlig under Redernes Forlangende, og der gøres derfor praktisk talt ingen Forretning for Perioder. Af Afslutninger skal nævnes 4500 Tons Motor, vestindisk Rundtur, \$1.25, 3,000 Tons Damper, vestindisk Rundtur, \$1.30. I Vestindia-Markedet har der iøvrigt i de sidste Dage vist sig Tegn til noget større Aktivitet. For dansk 4000 Tonner ydes i Øjeblikket \$1.35 for 4/5 Maaneder. Denne Rate kan dog sikkert forbedres noget.

»Georg Stage«

modtog i Tordags sin nye Besætning af unge Mennesker, der i Sommer skal ud at have de første Begreber om Sømandsskab. Der mødte 80 Dreng, og en stor Del af dem gaar efter Togtet lige over i Skoleskibet »Danmark«. Turen med »Georg Stage« gaar rundt i indenlandske Farvande og slutter med en Sejlads over Nordsøen.

Danske Baade til Venezuela

Skibsbyggerfirmaet Hjørne & Jacobsen, Frederikshavn, skal levere to Fiskerbaade paa 32 Tons og 1 Transportskib paa 34 Tons. Alle Baadene skal udstyres med danske Fiskeredskaber. Brødrene Gram i Vojens skal levere Køleanlægget til Skibene plus et særligt Køleanlæg til et Isværk i Venezuela. Frederikshavn Jernstøberi leverer Maskiner med 2-Takts Skydepumpe og 4 Stk. 90 HK. Alfa-Maskiner. Købesummen for Skibene beløber sig til 190,000 Kr. og Køleanlægget til 190,000 Kr. Man regner med, at »vbygningerne staa særdegs først i September, hvorefter de vil blive sejlet til Hamborg og derfra transporteret med et større Skib.

Rederi kræver 400,000 Kr.

I Marts forrige Aar skete der i Taage 15 Sømil sydøst for Skagens Rev Fyrskib en Kollision mellem Damperen »Dorthea« af Marstal og den finske Damper »Kirsta« af Nystad, hvorved »Dorthea« sank. Besætningen blev reddet af »Kirsta« og bragt til Frederikshavn, men det er ikke lykkedes at bjerge Skibet eller dets Ladning. Tabet, der herved er opstaaet for det danske Rederi, udgør 546,921 Kr.

Episoden i Kattegat har faaet et retsligt Efterspil. Ved Sø- og Handelsretten krævede Dampskibsselskabet »Dor-

thea« Akts., Marstal, nemlig Rederiet for »Kirsta«, Skibsreder H. W. Widberg, Nystad, dømt til at betale en Erstatning paa ikke under 400,000 Kr. Det finske Rederi krævede Frifindelse og stillede et Modkrav paa ialt 31,380 Kr.

Højesteretssagfører Gorrissen udtalte, at begge Skibe havde overtraaet de internationale Søfartsregler; men da »Kirsta« havde sejlet for hurtigt, ikke stoppet ved første Taagesignal og intet gjort i nogle Minutter, inden »Dorthea« kom i Sigte, maatte Skibet bære sin Part af den samlede Skade paa 578,301 Kroner, og den burde efter Sagsøgerens Mening ikke være under 400,000 Kr.

Højesteretssagfører Fich begrundede sin Paaaland med, at »Dorthea« havde den største Part af Skylden. Den Skade, »Kirsta« havde faaet, viste, at »Dorthea« var sejlet over mod »Kirsta«, som ingen Fart havde i dette Øjeblik.

Sagen blev derefter optaget til Dom.

»Dana«

Det nye Havundersøgelsesskib »Dana« afgik forleden paa sit første videnskabelige Togt. Togtets Leder er som sædvanlig Dr. Vedel Tåning, og der bliver nu Lejlighed til at prøve den moderne videnskabelige Udrustning. Arbejdet paabegyndes i Nordsøen, derfra op til Færøerne og atter tilbage til Nordsøen. Hen paa Sommeren skal »Dana« sammen med andre Landes Ekspeditionsskibe foretage Undersøgelser vedrørende Golfstrømmen.

Svensk Motorskonnert sunket med 5 Mand

Ud for Landsort i Stockholms sydlige Skærgaard skete der i Fredags en Skibskatastrofe. Lodsudkikken i Landsort saa pludselig den 3-mastede Motorskonnert »Randy« køntre og i Løbet af et Par Minutter gaa til Bunds.

Man gik straks ud til Ulykkesstedet, men fandt intet Spor af Besætningen, der var paa 5 Mand.

Som Aarsag til Ulykken kan kun tænkes en Motor-eksplosion eller Minesprængning — og for det sidste taler, at man har fundet sønderrevne Vragstumper i Vandel. Der kan ikke være Tale om Grundstødning.

En ny »Ormen hin lange«

Formanden i Finanskomiteen for den internationale Polarudstilling, Bankchef Evanths, Bergen, har forelagt en Plan om Bygning af et Skib med »Ormen hin lange« som Forbillede, haade hvad Formen og Udseende angaar. Skibet tænkes bygget i første Række som Led i Reklamen for Polarudstillingen i Bergen 1940. Det er Tanken at søge Planen realiseret paa fuldstændig historisk Grundlag i Samarbejde med Professorerne Haakon Shetelig og A. W. Brøgger og Skibskonstruktør L. Andersen og eventuelt andre sagkyndige. Kongen har lovet at overtage Protektoratet, naar Planen er realiseret. »Ormen hin lange« var 43 m lang, 8 m bred og 3 m dyb. Skibsbesætningen udgjorde ifølge Snorre ca. 600 Mand. De havde 34 Aarer paa hver Side. Det »Ormen hin lange«, som nu skal bygges, vil blive færdig til 17. Maj næste Aar. Naar Skibet er færdigt, vil det blive sejlet fra Bergen til Oslo med Ophold i mellemliggende Byer. Fra Oslo sejler Skibet langs Svenskekysten til Gøteborg og sydpaa til København. Endvidere gaar Turen til England med mulige Anløb undervejs. Den Entré, som afkræves for at komme ombord i Skibet, menes at kunne dække Udgifterne.

Hjælpen til den norske Skibsbygningsindustri

Planen om Rekonstruktion af Skibsbygningsindustrien i Bergen er nu behandlet af det kommunale Udvalg, som anbefaler, at Kommunen paatager sig de i Indstillingen nævnte Forpligtelser. Disse er gratis elektrisk Strøm til Nybygninger, og at Kommunen yder en aarlig Støtte i Form af et Bidrag svarende til den Skat, som falder paa Arbejderne, beskæftiget med Nybygninger, og at Kommunen sammen med Banker, Selskaber og Private i Fællesskab tilvejebringer ny Kapital ved Tegning af Aktier for 1,5 Mill. Kr.

Det danske Kulkompagni

Bestyrelsen for Akts. Det Danske Kulkompagni medde-
ler:

At Netto-Overskudet for Driftsaaret 1937/38 andrager 1,827,383 Kr., dertil kommer Overførselen fra forrige Aar, 158,372 Kr. Det er vedtaget at anvende til ordinære Henlæggelser 396,936 Kr., at foreslaa Generalforsamlingen at henlægge til Survey for Skibene og til Dispositionsfond 401,686 Kr., at betale 8 pCt. i Udbylte og overføre til næste Regnskabsaar samt til Betaling af Skat 421,050 Kr.

Efter Ingeniør *Julius Madsens* Død har Bestyrelsen konstitueret sig med Direktør *Henry P. Lading* som Formand.

Havnbestyrelsen

Overborgmester *Viggo Christensen* og Borgmester *Sundbo* indtræder i Havnbestyrelsen i Stedet for de tidligere Borgmestre *Hedebol* og *P. J. Pedersen*.

Skoleskibet »Fanø« paa Togt

Skoleskibet »Fanø«, tilhørende Rederiet J. Lauritzen, er nu afsejlet fra Marstal, hvor det har ligget oplagt i Vinter, og er gaaet ud paa Aarets første Togt. Rejsen gaar til Korsør for at laste Byg til Peterhead i Skotland. »Fanø« føres af Kaptajn *V. Albertsen*, Marstal.

Ny Direktør i Vacuum Oil Co.

Ingeniør, cand. polyt. *E. Dugdale Ruben*, der er Medlem af A/S Vacuum Oil Co.s Bestyrelse, er blevet udnævnt til Direktør i Selskabet og skal overtage Ledelsen af Selskabets Søfart- og Industriforretning.

Bugerselskabets nye Aktier

Det forenede Bugerselskabs Aktieudvidelse er nu anmeldt til Aktieselskabsregisteret. Kapitalen forøges som bekendt med 270,000 Kr. Friaktier til 540,000 Kr., hvoraf 270,000 Kr. A-Aktier og 270,000 Kr. B-Aktier. Aktiekapitalen er fordelt i Aktier paa 15, 75 og 1500 Kr. Hver A-Aktionær, der er dansk Slatsborger, har efter 3 Maaneders Noteringsstid 1 Stemme for hvert Aktiebeløb paa 15 Kr. B-Aktierne giver ikke Stemmeret.

Eksamensresultater

Der var til de forskellige Prøver ved Foraarseksamen ved Københavns Navigationsskole indstillet ialt 80 Elever. Deraf til Kyst- og Sælteskipperprøven 20, som alle bestod. Til Styrmandseksamen 29, hvoraf 28 bestod, til Skibsførereksamen 21, som alle bestod, og til Radioekspedientprøven 10, hvoraf 8 bestod.

Resultaterne var følgende:

Styrmandseksamen.

Niels G. Aarre, København, 126. Normann L. Brag-

Nielsen, Ourø, 145. Otto P. F. Caroc, Porto Rico, 130. Jørgen C. B. Egerod, Dragør, 159. Gunnar Gluud, København, 154. Erik C. Jensen, Frederiksberg, 116. Ejvind J. P. Jespersen, Esbjerg, 116. Aage R. Jørgensen, Skanderborg, 144. Olaf B. Lind, Næstved, 121. Karl G. Nørgaard, København, 123. Edmund B. Pedersen, Aarhus, 117. Knud W. R. Pedersen, København, 179. Johan A. M. Sørensen, Helsingør, 159. Holger E. Andersen, Aalborg, 114. Kai S. Christensen, Rudkøbing, 159. Christian Drewes, Hellerup, 135. Eiler C. P. Grønvold, Ordrup, København, 114. Georg F. L. Hemicke, København, 155. Poul W. Højerslev, København, 165. Axel G. Jensen, Roskilde, 165. John H. H. Jordan, København, 118. Jan B. Junker, København, 151. Alfred A. H. Kok, Aarhus, 175. Thorkild P. Lund, Hasle, 116. Bjørn Pedersen, København, 124. Mogens T. Petersen, Roskilde, 132. Herluf C. Rodskjær, Høien, Vejle Amt, 156. Torkel Søgaard, Esbjerg, 125.

For at bestaa kræves 87 Points. Maksimum er 203 Points.

Skibsførereksamen.

Niels O. Syversen, København, 98. Karl N. Jørgensen, Tryggelev, 97. Poul F. S. Sivertsen, Myggenæs, Færøerne, 112. Svend A. Pedersen, Nøddebo, Frederiksberg, 132. Svend K. Pedersen, København, 132. Gunnar H. R. M. Johansen, Kvilemark, 124. Kaj A. Bang, Christianssted, St. Croix, 146. Svend A. Christensen, Horsens, 135. Rupert Falk, København, 109. Kaj E. E. Jakobsen, København, 144. Knud G. Jensen, Korsør, 87. Pauli J. J. Lind, Aalborg, 118. Aage N. Nielsen, København, 135. Arne N. H. Nielsen, Nykøbing F., 151. Jens Nielsen, Frederiksberg, 136. Rud F. Olsson, København, 143. Karo Rasmussen, København, 124. Poul B. Stevelt, København, 96. Carl S. Sørensen, Haarslev, Odense, 125. Gudmund S. Warndahl, Vinderup, Ringkøbing, 135. Jørn E. Benzon, Randers, 125.

For at bestaa kræves 84 Points. Maksimum er 168 Points.

Radioekspedientprøverne.

I betyder I Klasse, II betyder II Klasse. T betyder Telefoni.

A. Bennike, Frederiksberg, I. A. Dahl, Erritsø, Vejle Amt, I. F. Mortensen, Færøerne, I. E. A. Andersen, København, II. H. Erichsen, Korsør, II. J. H. Jørgensen, København, II & T. P. Madsen, Vallekilde, Holbæk Amt, II. H. A. Mathiasen, København, II. P. B. S. Petersen, Helsingør, II. H. Rødrup, Frederiksberg, II & T.

Ved Afslutningen d. 13. April: Den af en Velynder af Navigatorstanden udsatte Præmie, et Observationsur, tilfaldt Elev fra Styrmandseksamen Knud Petersen, Admiral de Richelieu's Flidspræmie, en Sekstant, tilfaldt Elev fra Skibsførereksamen Arne H. Nielsen, den af Foreningen til Søfartens Fremme udsatte Præmie, en Kikkert, tilfaldt Elev fra Radioafdelingen H. Rødrup.

Søforhør

Der afholdtes Fredag Søforhør i Sø- og Handelsretten om den Katastrofe, der indtraf i Frihavnen, da Bugserbaaden »Sleipner« sank under Bugsering af Atlanterhavsdamperen »Mooremacsea« og to Mand, Maskinmester Herriansen og Matros V. Larsen druknede.

Der blev oplæst en Række Rapporter, der alle synes at bekræfte, at Slæbebaaden blev trukket ned, fordi den ikke kunde komme klar af Slæbetrossen efter en uventet Manøvre fra »Mooremacsea«. Det forklares nærmere, at Amerikabaaden uventet satte sin Maskine i Gang, saaledes at »Sleipner« kom til at ligge paa tværs i Skruevandet.

Kaptajn Kiilgaard forklarede bl. andet, at han havde forsøgt at befri Bugserbaaden fra Slæbetrossen, men det havde ikke været ham muligt. Kaptajnen demonstrerede iøvrigt ved smaa Skibsmodeller de to Skibes Stilling til hinanden.

Kaptajn Atkinson udtalte, at han — da der anden Gang fra Broen blev givet Ordre til Maskinen om at gaa frem — havde ment at have »Sleipner« om Bagbord, fordi han ikke mente, at den kunde have noget at gøre om Styrbord, hvor den imidlertid befandt sig usynlig fra »Mooremacsea's Bro.

Søforhøret fortsattes Mandag, og der konstateredes da nogle Uoverensstemmelser mellem Lødsen og de andre Vidner om Advarselssignalerne.

PERSONALIA

40 Aars Jubilæum

Maskinmester *Th. J. F. Nielsen* fejrede Tirsdag et sjældent Jubilæum, idet han i 40 Aar har været ansat i D. F. D. S.s Tjeneste.

Mester Niensens første Ansættelse var om Bord i Damperen »Maja«, og allerede Aaret efter, at han var begyndt der som Assistent, forfremmedes han til Undermester. Udnævnelsen til I. Mester kom i 1913. Han sejler for Tiden med »Charkow«.

ODENSE

C. HOPPE
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 988 · 1663 TELEGR.ADR.: "HOPPE"

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
SVENDBORG

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT

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

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen
(C. HOLMS EFTERF.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

Dødsfald

Kgl. Skibsmaaler *Th. Fjeltøfte* er afgaaet ved Døden efter længere Tids Sygdom, 69 Aar gammel. Den afdøde var kgl. Skibsmaaler fra 1912 til 1936.

90 Aar

Kaptajn *Erik Fisker*, Thuro, fyldte i Fredags 90 Aar. Efter at have faret til Sos i en Aarrække, ogsaa som Navigator, fik han i Aaret 1874 bygget sit eget Fartøj, en Skonnert, »Jørgen Ring« af Thuro, som han med Held førte i ca. 40 Aar, indtil han lagde op 1913 og solgte sit Fartøj i 1916.

70 Aar

Tidligere Skibsfører, Kaptajn *A. A. Svane*, Marstal, fyldte Tirsdag 70 Aar. Kaptajn Svane var fra 1900 til 1934 Fører i Rederiet *H. C. Christensen*, heraf de sidste 25 Aar af Damperen »Emanuel«.

70 Aar

Tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn *H. L. Nielsen*, Svendborg, fyldte Søndag 70 Aar. Kaptajn Nielsen har ført en Række Troense-Sejlere, sidst 3-mst. Skonnert »Apollo«, indtil han for en Del Aar siden sagde Søen Farvel.

60 Aar

Det kendteste Navn indenfor svensk Skibsbygning, Direktøren for Götaverken, *E. A. Hedén*, fylder 27. April 60 Aar.

Siden 1912 efter længere Ophold bl. a. i Amerika har Direktør Hedén været knyttet til det store svenske Skibsværft og han har vel nok mere end nogen anden været den drivende Kraft indenfor den betydningsfulde Virksomhed, der ikke mindst i de senere Aar har naaet en saa fremstaaende Position.

60 Aar

Overfartsleder, Kaptajn *M. J. Poulsen*, Gedser, fyldte Fredag 60 Aar. Kaptajn Poulsen har mange Aars Tjeneste i De Danske Statsbaner bag sig. Han har tidligere været ansat ved Kalundborg—Aarhus-Overfarten og ved Sallingsund, hvorfra han for en Del Aar siden kom til Gedser—Warnemünde-Overfarten som Fører og de sidste Par Aar tillige som Overfartsleder. Kaptajn Poulsen har vist Arbejdet for de gamle og syge Søens Folk stor Interesse og er som Viceformand i Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond kendt og afholdt i vide Kredse.

50 Aar

Chefen for Det Forenede Dampskibs-Selskabs tekniske Afdeling, Overingeniør *H. H. Qvist*, fyldte Søndag 50 Aar. Ingeniør Qvist fik sin første Uddannelse paa Orlogsværftet og paa Flaadens Ingeniøroleevskole, indtil han i 1909 blev udnævnt til Ingeniørassistent. I 1914 blev han Marineingeniør og var paa Flaadens Officersskole, men tog fem Aar senere sin Afsked fra Marinen. I et Par Aar var Ingeniør Qvist ansat i Det norske Veritas i Newcastle on Tyne og knyttedes i 1921 til Det Forenede Dampskibs-Selskab, hvor han et Par Aar efter blev Maskininspektør og siden 1934 Overingeniør og Chef for teknisk Afdeling. Det er blevet Overingeniør Qvists Opgave at tilrettelægge og gennemføre Bygningen af en væsentlig Del af Selskabets moderne Materiel, og han anerkendes fra alle Sider for dette Arbejde.

50 Aar

Direktør *Bernhard Sandström*, Göteborg, fyldte 26. April 50 Aar. I 1908 traadte han i Transatlantics Tjeneste, og fra 1922 har han været dette Selskabs Direktør.

POSITIONSLISTE PR. 28. APRIL 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aaro*, Bastrup, afg. Akureyri 14.4. til Parrsboro.
s.s. *Aaro*, afg. Rouen 13.4. til Zebrügge og Setubal.
s.s. *Aase*, ank. La Rochelle 30.3.
m.l. *Aase Mærsk* afg. Brunshüttel 12.4. til Trinidad.
s.s. *Absalon* ank. Dublin 18.4.
m.s. *African Reefer* afg. Los Angeles 20.4.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Nakskov 20.4.
s.s. *Agnete* afg. Clyde 21.3. til Dakar.
s.s. *Agnete Mærsk* pass. Gibraltar 21.4. vestg.
s.s. *Alabama* afg. Buenos Aires 22.4. til Santos.
s.s. *Alf* afg. Leith 20.4. til Kbhvn.
s.s. *Alfa* afg. Teneriffe 24.4.
s.s. *Algarve* afg. Algier 25.4. til Alexandria.
m.s. *Almena* afg. New York 21.4. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Colombo til Aden 26.4. hjg.
s.s. *Allsund*, Hansen, afg. Montevideo 16.4. til Aarhus via Amsterdam.
m.s. *American Reefer* afg. Oran 26.4.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. London 25.4. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. N. Waterweg 5.4. til St. Kitts.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Cristobal 21.4.
s.s. *Anna* pass. Gibraltar 26.4.
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Dakar til Syney 14.4. udg.
s.s. *Anne* pass. Spurn Hd. 22.4. p. R. t. Halden.
m.s. *Argentina* afg. Esbjerg 5.4. til New Orelans.
m.s. *Arizona* afg. Esbjerg 26.4. til Buenos Aires.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Antwerpen 14.4.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. San Pedro 17.4. til Yokohama.
s.s. *Asko*, Hansen, ank. Catania 20.4.
s.s. *Aslaug* ank. Teneriffe 21.4.
m.s. *Asnæs* pass. Gedser 24.4.

m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. P. Albern 16.4.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Melbourne 26.4. udg.
s.s. *Astra* ank. New York 13.4.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Lorient 15.4.
m.s. *Australian Reefer* ank. Santos 24.4.
m.s. *Australien*, Hansen, ank. Kobe 25.4.
s.s. *Avance* pass. Spurn Hd. 4.3. p. R. t. Haifa.

B

s.s. *Belgien* afg. Gdynia 19.4. til Antwerpen.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Grangemouth 15.4.
s.s. *Bergenhus* i Dok i Frederikshavn.
s.s. *Bertha* ank. Middlesbrough 12.4.
s.s. *Bes* pass. Lissabon 25.4.
s.s. *Betta* ank. Bristol 24.4.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Pensacola 29.3.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Funchal 23.4.
s.s. *Birgitte* afg. Liverpool 20.4. til Rabat.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Marseilles 22.4.
s.s. *Bodil* ank. Kbhvn. 5.4.
s.s. *Boga*, Nielsen, oplagl.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Bangkok 18.4. udg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. New York 16.4. til Carontes.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Helsingør 8.4.
s.s. *Brasilien* afg. Esbjerg 30.3. til San Lorenzo.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Santos 26.4.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Mariupol 14.4. til Boston.
s.s. *Britta* afg. Algier 26.4.
s.s. *Broholm* ank. Kbhvn. 25.4.
s.s. *Brosund*, Bundesen, 56,47° N., 28,06° W. 24.4. p. R. t. Portland, Maine.
s.s. *Brynhild* afg. Helsingør 26.4. til Kbhvn.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

26.4.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEWYORK	449,75	AMSTERDAM	250,55
BERLIN	180,80	STOCKHOLM	115,60
PARIS	14,10	OSLO	112,70
ANTWERPEN	75,85	HELSINGFORS	9,97
ZÜRICH	103,35	PRAG	15,80
ROM	23,85	WARSAWA	85,30

C

m.s. *California* afg. Göteborg 23.4. til Stockholm.
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. San Francisco til Vancouver 27.4. udg.
 m.s. *Canadian Reefer* pass. Flores 22.4.
 s.s. *Carmen* afg. Raumo 25.4.
 m.l. *Caroline Mærsk* pass. Flores 4.4.
 s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 23.4. til Antwerpen.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. San Pedro 31.3.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Leghorn til Port Said 26.4. udg.
 m.s. *Chilean Reefer* ank. Valparaiso 22.4.
 m.s. *Chr. Holm* ank. Aruba 24.4.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Hampton Rds. 19.4.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Moulmein 13.4.
 s.s. *Christiansborg* afg. Pastalillo 20.4.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Burntisland 23.4.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Glasgow 23.4. til Kbhvn.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Dakar 21.4.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Casablanca 12.4.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Halifax N.S. 14.4.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 24.4.
 s.s. *Dagmar Clausen* ank. Norrkøping 12.4.
 s.s. *Dagmar* afg. Algier 22.4.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Kbhvn. 25.4. til Tyne.
 m.s. *Danmark* afg. Baytown 25.4. til Rotterdam, Hamburg og Rouen.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Singapore til Manila 23.4. udg.
 s.s. *Delaware* ank. Kbhvn. 15.1.
 s.s. *Douro* ank. Göteborg 26.4.

E

s.s. *E. M. Dalgus* ank. Kbhvn. 19.4.
 s.s. *Edv. Nissen* oplagt.
 s.s. *Effie Mærsk* oplagt.
 s.s. *Egholm* ank. Casablanca 25.4.
 m.s. *Egyptian Reefer*, pass. Gibraltar 23.4.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Ceuta 4.4. til Corpus Christi.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Belfast 27.4.
 s.s. *Elisabeth* afg. Antwerpen 19.4.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* i Kbhvn. for Eftersyn.
 s.s. *Ellen* afg. Amsterdam 16.4.
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 25.4.
 s.s. *Else* ank. Methil 23.4.
 s.s. *Emanuel* oplagt i Marstal.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Digby N.S. 7.4. til Holland.
 m.l. *Emma Mærsk* ank. Bahrein 15.4.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Gdynia 23.4.
 s.s. *Enighedjen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* afg. Kbhvn. 13.4. til Freetown.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* pass. Gibraltar 23.4.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. St. Thomas 26.4. udg.
 s.s. *Ester* ank. Cardiff 26.4.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Parkington 26.4.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* ank. Haifa 24.3.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. San Pedro til Cristobal 21.4.

F

s.s. *Fano*, Korff, oplagt.
 m.s. *Fano* afg. Korsør 26.4.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Gibraltar 23.4.
 s.s. *Finland* ank. Flushing 20.4.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Aden til Colombo 23.4. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Nantes 22.4.
 s.s. *Frankrig* afg. Odense 20.4.
 s.s. *Fredensborg* ank. Barry 21.4.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Setubal 24.4.
 s.s. *Freya* ank. Genoa 18.4.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 16.4.
 s.s. *Frode* afg. Norfolk, Va., 21.4. til Gullen.
 s.s. *Fylla* afg. Kotka 19.4.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 26.4. til Middelfart.
 s.s. *Georgia* afg. Göteborg 13.4. til Portland, Me.
 s.s. *Gerda* ank. Nakskov 26.3.
 s.s. *Gerd* afg. Clyde 9.3. til Cuba.
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Huelva 23.4.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Shanghai 20.4. til Japan.

s.s. *Gorm* afg. Aarhus 25.4. til Swansea.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 4.4.
 s.s. *Grete* afg. Basse Terre 25.4.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* ank. St. John, N.B. 21.4. p. R. t. Whitehaven.
 s.s. *Gudrun* afg. Antwerpen 16.4.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Istanbul 16.4. til Odessa.
 s.s. *Gunhild* pass. Dover 2.4.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Nice 15.4.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Saigon 13.4.
 s.s. *Gyda* afg. Clyde 12.3. til Haifa.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Gdynia 22.4.
 s.s. *Halfdan* ank. Danzig 25.4.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* ank. Constanza 17.4.
 s.s. *Hans, From*, afg. Odense 26.4. til Memel.
 s.s. *Hans Broge* pass. Cabo Carvoeiro 10.4.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Bordeaux 12.4. til Saffi.
 s.s. *Harald* ank. Liverpool 23.4.
 s.s. *Harriet* ank. Svendborg 20.3.
 s.s. *Helene* afg. Gdynia 27.4.
 s.s. *Helga* afg. Havana 19.4.
 m.s. *Helvig* afg. New York 13.4. til London.
 m.s. *Hemming Mærsk* afg. Port Arthur 13.4. til Corpus Christi.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Nykøbing S. 19.4.
 m.s. *Herdis* afg. Liverpool 20.4. til Las Palmas.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Immingham 22.4.
 s.s. *Hilde* afg. Jaffa 27.3. til Hull.
 s.s. *Hindsholm* afg. Aalborg 25.4. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Holland* afg. Horsens 20.4. til Danzig.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Singapore til Aden 23.4. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Bordeaux 14.4.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Antwerpen 21.4.
 s.s. *Inger Toft* ank. Ghent 25.4.
 s.s. *Inger* afg. Oran 24.4.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Ghent 19.4.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Santos 11.4. til Hopewell.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Wear 19.4.
 s.s. *Ivar* afg. New York 20.4. til Oslo.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 24.4.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Pointe à Pitre 13.4.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Split 24.4. til Avonmouth.
 m.l. *Jane Mærsk* ank. Tuxpam 13.4.
 m.s. *Java*, Christensen, ank. Dairen 27.4. udg.
 s.s. *Jenny* ank. Bilbao 25.4.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Dover 22.4. vestg.
 s.s. *Johanne* ank. Susak 26.4.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Partington 22.4. til Saffi.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 25.4.
 s.s. *Jonna* pass. Ækvator 14.4.
 s.s. *Juliane* afg. Pomaron 16.4.
 m.s. *Jutlandia, Topp*, ank. Kbhvn. 22.4.
 s.s. *Jutta* ank. Tyne 22.4.
 s.s. *Jytte* ank. Gdynia 20.4.
 s.s. *Jagersborg* afg. Kbhvn. 26.4.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Ushant 25.4. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Savona 22.4.
 s.s. *Karen Toft* afg. Immingham 22.4.
 s.s. *Karen* afg. Sele 20.4. til Oran.
 s.s. *Karla* ank. Liverpool 24.4.
 s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 23.4. til Manchester.
 m.l. *Katrine Mærsk* pass. Flores 16.4.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Venice 9.4.
 s.s. *Kentucky* afg. New Orleans 26.4. til Norfolk, Va.
 s.s. *Kirsten* afg. Hamburg 31.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Jaffa 15.4. til Tel Aviv.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Kbhvn. 12.4. for Oplægning.
 s.s. *Knud* ank. Danzig 19.4.
 s.s. *Knud Rasmussen* afg. Porto Amuelles 3.4. til Los Angeles.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Svendborg 20.4.
 s.s. *Knut* ank. Susa 13.4.
 s.s. *Kongea* afg. Newcastle 4.4.

L

s.s. *Laila* afg. New York 22.4.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, pass. Ushant p. R. t. Marseilles 25.4. udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* afg. Santos 21.4.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Port of Spain 14.4.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Antwerpen 6.4. til Alexandria.
 s.s. *Lilleborg* ank. London 16.4.
 s.s. *Lillian* ank. Oslo 25.4.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Methil 25.1.
 s.s. *Lily* pass. Skagen 21.4. sydg.

s.s. *Linda* afg. Malta 24.4.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Danzig 23.4.
 s.s. *Lotta* sosat Aalborg 22.4.
 s.s. *Lotte* afg. Blyth 14.4. til Hamburg.
 m.s. *Louisiana* afg. Kbhvn. 17.4. til Buenos Aires.
 s.s. *Lundby*, Lund, ank. Trinidad 23.4.
 s.s. *Lynæs* pass. Lands End 8.4.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Freeport 12.4. til Louisburg N.S.
 s.s. *Magnus* afg. Riga 25.4. til Kbhvn.
 s.s. *Maja* ank. Thames 26.4.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Yokohama 27.4. udg.
 s.s. *Manø*, Rasmussen, ank. Riga 17.4.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. San Pedro 31.3.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Gibraltar 25.4. til Huelva.
 s.s. *Margrete* afg. Oran 13.4.
 s.s. *Margrethe* ank. London 25.4.
 s.s. *Marianne* ank. Helsingfors 16.4.
 s.s. *Marie Toft* ank. Pont Brule 18.4.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Tuxpam 12.4.
 s.s. *Marna* ank. Valparaiso 20.4.
 s.s. *Marocco* ank. Kbhvn. 24.4.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Helsingør Dok 22.4.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Oran 17.4.
 s.s. *Marx* pass. Spurn Hd. 21.4. indg.
 s.s. *Maryland* afg. Kbhvn. 26.4. til Gdynia.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Hampton Rds. 12.4. til Rouen.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Marseilles til London 24.4. hjg.
 s.s. *Mercur* afg. Antwerpen 19.4. til Esbjerg.
 s.s. *Michael Jebesen*, afg. Sabang 12.3. til Bangkok.

N

s.s. *N. C. Monberg*, fung. Spelmann, ank. Methil 23.4.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* afg. Kolka 27.4.
 s.s. *Nancy* pass. Helsingør 26.4.
 s.s. *Nerina* ank. Göteborg 15.4.
 s.s. *Neva* ank. Halmstad 24.4.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Seattle 16.4.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. New York 20.4. til Boston.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Helsingør 16.4.
 s.s. *Niobe* pass. Cape Wrath 26.4.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* pass. Dungeness 2.4. p. R. t. Dunkirk.
 s.s. *Nordborg* ank. Kbhvn. 24.4.
 s.s. *Nordby* afg. London 22.4. til Kbhvn.
 m.s. *Norden* ank. Dairen 1.4.
 m.s. *Nordfarer* ank. Suez 18.4. p. R. t. Rotterdam.
 m.s. *Nordhavet* afg. Marseilles 16.4. til Philadelphia.
 m.s. *Nordhval* ank. Cristobal 13.4.
 m.s. *Nordkap* pass. Gibraltar 7.4.
 s.s. *Nordlys* pass. Dunnet Hd. 6.4. p. R. t. Sevilla.
 m.s. *Nordpol* afg. St. Pedro 17.4. til Kobe.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Buenos Aires 10.4.

O

s.s. *Odin* Dok i Kbhvn.
 s.s. *Olga* afg. Goole 22.4. til Hamburg.
 m.s. *Olga S.* afg. New York 21.4. til Antwerpen.
 s.s. *Oluf Mærsk* pass. Helsingør 22.4. sydg.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Norfolk Va. 23.4.
 m.s. *Oregon* afg. Rio de Janeiro 6.4. til Oslo.
 s.s. *Orion* pass. Cape Race 15.4. østg.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Sete 17.4.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Galveston 9.4.

P

s.s. *P. Madsen* oplagt.
 s.s. *P. N. Damn* ank. Hampton Rds. 14.4.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Göteborg 26.4. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Huelva 24.4.
 s.s. *Paula* afg. Chester 20.4.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Kohsichang 23.4. hjg.
 s.s. *Peter Lassen* ank. Los Angeles 4.4.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Yokohama 9.4.
 s.s. *Pia* pass. Helsingør 25.4.
 s.s. *Polly* afg. Cork 15.4.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. London 21.4.

R

m.s. *Ragnhild* ank. Jaffa 15.4.
 s.s. *Randa* ank. Palras 21.4.
 s.s. *Riga* afg. Rotterdam 26.4.
 s.s. *Rigmor* afg. Sunderland 20.4. til Køge.
 s.s. *Rikke* afg. Kbhvn. 19.4. til Danzig.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 25.4.

s.s. *Rita Mærsk* ank. Klaipeda 19.4.
 s.s. *Robert* pass. Dungeness 22.4. vestg.
 s.s. *Rosenborg* pass. Cape Carvoeiro 25.4.

S

s.s. *Saga* afg. Skien forv. 26.4. til Horsens og Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Rangoon 7.4. til Hongkong.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Portland Maine 23.4. til Manchester.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Stettin 24.4. til Aabenraa.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Hollenau 24.4. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Seine* ank. Bordeaux 26.4.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Danzig 24.4.
 s.s. *Selma* ank. Trapani 25.4.
 s.s. *Sessa* afg. Tocopilla 21.4.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Aden til Suez 25.4. hjg.
 s.s. *Signe* afg. Genoa 4.4. til London.
 s.s. *Sigrid* ank. Røfsø 14.4.
 s.s. *Sigrun* oplagt Kbhvn.
 s.s. *Silkeborg* afg. Saffi 25.4.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Aalborg Værft 2.4.
 s.s. *Skagen* afg. Memel 26.4.
 s.s. *Skagerak* ank. Shields 21.4.
 s.s. *Skandia* i Dok i North Shields.
 s.s. *Skjold* ank. Kbhvn. 26.4.
 s.s. *Skodsborg* ank. Gdynia 24.4.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 24.4.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Hamborg 23.4.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Safi 12.4.
 s.s. *Sophie* ank. Danzig 13.4.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 26.4. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Aberdeen 15.4.
 s.s. *Stella* ank. Gdynia 22.4.
 s.s. *Stensby*, Kähler, afg. Garston 25.4. til Avonmouth.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Irvington 22.4.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Dundee 20.4.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Danzig 15.4.
 s.s. *Svanhild* afg. St. John, N.B., 26.4. til New York.
 s.s. *Svanholm* afg. Tunis 24.4. til Marseille.
 s.s. *Spava* oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Svend Pii* oplagt.
 s.s. *Søborg* pass. Kbhvn. 24.4.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Swansea 25.4. til Esbjerg og Kbhvn.
 m.s. *Tacona*, Madsen, afg. Fremantle 14.4.
 s.s. *Tanja* pass. Gibraltar 24.4.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. New York 15.4.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Bandholm 25.4. til Selby.
 s.s. *Tekla* pass. Barry 2.4.
 s.s. *Tennessee* afg. Madeira 21.4. til Kbhvn.
 m.s. *Thyra S.* ank. Las Palmas 21.4.
 s.s. *Tomsk* ank. Lissabon 26.4.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Memel 26.4. til Køge.
 s.s. *Tove* afg. Casablanca 28.3.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Nørresundby 27.4.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Struer 27.4. til Bandholm.
 s.s. *Transporter* ank. Methil 19.4.
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 26.4. til Trondheim.
 s.s. *Tula* ank. Alexandria 25.4.
 s.s. *Tunis* afg. Alexandria 19.4. til Antwerpen, Rotterdam og Kbhvn.
 s.s. *Tureby*, Eriksen, ank. Montreal 23.4.

U

s.s. *Ulla* pass. Finisterre 24.4.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Svendborg 6.4.
 s.s. *Uranienborg* pass. Cape Wrath 24.4.

V

s.s. *Valborg* ank. Marseilles 16.4.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Le Treport 22.4.
 s.s. *Venus* ank. Kbhvn. 30.3.
 s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
 s.s. *Viborg* ank. Fredericia 21.4.
 s.s. *Viola* ank. Haifa 17.4.
 s.s. *Virginia* ank. Helsingør 14.4.
 s.s. *Vitus Bering* afg. San Francisco 31.3. til Port Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Dakar 24.4.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Susa 20.4.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Rouen 21.4.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 26.4. til Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene»

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer og Dampskibe. — Byggebedding for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandværkskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

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



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon **5601**. København S.
Amager **1483**.

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dækklak

»Rensoline»

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIEØJ- PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687



TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.

TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

Skibsklarering
Kommission

G. E. OLSEN

Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter

HELSINGØR

Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 675

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkoco

ROTTERDAM

Telephones:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp



Det populære
Tår

TUBORG LAGER ØL
TUBORG PILSNER

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. OY

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

og MOLLERSVIK & HIMANGO
Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference
Representant for Danmark i Jørgen A. Rasmussen, København

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 27. April 1938.

Nr. 17.

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

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

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 237. *Farvandet Syd for Fyn, Svendborg Sund.* Maalestok 1 : 10 000.
Ny Udgave 1938. Pris Kr. 4,00.
Kort Nr. 328. *Gronlands Vestkyst, Disko Bugt.* Maalestok 1 : 400 000. Pris
Kr. 3,00.

Annuleret er:

Kort Nr. 237. *Farvandet Syd for Fyn, Svendborg Sund.* Udgave 1935.

I. Østersøen.

1249. (T). Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Hammerhavnen. Indløb tilsandet.
Indløbet til *Hammerhavnen* er tilsandet. Dybden er i Øjeblikket i N.-Siden 3,0 m,
i Midten 3,3 m og i S.-Siden 3,6 m. — En Oprensning af Løbet vil finde Sted om c. 14 Dage.
c. 55° 16',7 N. 14° 45',7 E.
1250. Sverige S.-Kyst. Karlshamn. Nyt Sømærke udlagt. Fast Sømærke nedlagt.
(U. f. s. Nr. 16/1142. Stockholm 1938.)
1. En Stage med Kost er udlagt paa 56° 08',90 N. 14° 51',50 E., W. for Land-
grunden fra *Boön*.
2. Det faste Sømærke paa 56° 08',92 N. 14° 51',55 E. er nedlagt.
(Kort Nr. 280 og 269.)
1251. Sverige S.-Kyst. Tärnö Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 16/1141. Stockholm 1938.)
Klokketønden *Tärnö* paa c. 56° 06' N. 14° 58' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 48/3708 1937.)
1252. Sverige S.-Kyst. W.-lige Indløb til Ronneby. Stage inddraget.
(U. f. s. Nr. 16/1140. Stockholm 1938.)
Stagen paa 56° 09',40 N. 15° 16',85 E. er permanent inddraget.

1253. Sverige S.-Kyst. E.-lige Indløb til Ronneby. Sømærke flyttet.
(U. f. s. Nr. 16/1139. Stockholm 1938.)
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 2 Balloner paa $56^{\circ} 06',_{40}$ N. $15^{\circ} 17',_{40}$ E. er flyttet til $56^{\circ} 06',_{40}$ N. $15^{\circ} 17',_{02}$ E.
(Kort Nr. 280 og 269.)
1254. Sverige S.-Kyst. Ronnebyfjärden. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 16/1138. Stockholm 1938.)
Stagen paa $56^{\circ} 10',_{10}$ N. $15^{\circ} 18',_{20}$ E. er ombyttet med en sort Stage med 1 Ballon.
1255. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn Fyrskib midlertidig ombyttet.
(U. f. s. Nr. 16/1137. Stockholm 1938.)
Fyrskibet *Svenska Björn* paa c. $59^{\circ} 35'$ N. $19^{\circ} 56'$ E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Signaler er uforandret, men Reservefyrskibet har intet Radiofyr.
(E. f. S. Nr. 13/923 1938.)
1256. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Skutskär. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 16/1136. Stockholm 1938.)
Lystønden *Skutskärs inlopp* paa c. $60^{\circ} 39'$ N. $17^{\circ} 24'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 1/8 1938.)
1257. Sverige. Bottniske Bugt. Västra Kvarken. Stage udlægges.
(U. f. s. Nr. 15/1128. Stockholm 1938.)
Ved Foraarsudlægningen d. A. udlægges en Stage paa $63^{\circ} 49',_{00}$ N. $20^{\circ} 45',_{75}$ E., N. for 1,5 m Grunden ved *Ulliggaren*.
1258. Sverige. Bottniske Bugt. Blackkallen Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 16/1135. Stockholm 1938.)
Blackkallen Fyr paa c. $64^{\circ} 20'$ N. $21^{\circ} 31'$ E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 14/1014 1938.)
1259. Finland. Skärgårdshavet. Lehmäsaari Fyr slukket.
(U. f. s. Nr. 11/321. Helsingfors 1938.)
Lehmäsaari Fyr paa c. $60^{\circ} 14'$ N. $21^{\circ} 57'$ E. er slukket.
1260. Finland. Skärgårdshavet. Hangö. Nye Koste.
(U. f. s. Nr. 10/299. Helsingfors 1938.)
Ved Foraarsudlægningen d. A. udlægges følgende Koste:
1. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 nedadvendt sort Kost paa $59^{\circ} 51' 47''$ N. $22^{\circ} 57' 18''$ E.
2. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 fra hinanden vendende, røde Koste paa $59^{\circ} 52' 29''$ N. $23^{\circ} 00' 30''$ E.
3. To sort- og hvidmalede Spirtønder med 2 mod hinanden vendende, sorte Koste paa henholdsvis $59^{\circ} 52' 24''$ N. $23^{\circ} 00' 55''$ E. og $59^{\circ} 59' 16''$ N. $23^{\circ} 06' 05''$ E.
4. En rød Spirtønde med en opadvendt, rød Kost paa $59^{\circ} 59' 47''$ N. $23^{\circ} 06' 21''$ E.
1261. (P). Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Granholm (Kuusisaari). Fyr slukkes permanent.
(U. f. s. Nr. 10/283. Stockholm 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid vil *Granholm (Kuusisaari)* Fyr paa $60^{\circ} 09' 02''$ N. $25^{\circ} 06' 30''$ E. blive permanent slukket.
(Kort Nr. 276.)
1262. (P). Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Nyt Fyr tændes.
(U. f. s. Nr. 10/284. Helsingfors 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid vil der blive tændt et nyt Fyr ved Navn *Neitsytsaari* paa $60^{\circ} 09' 06''$ N. $25^{\circ} 06' 06''$ E.
(Kort Nr. 276.)

1263. **Finland. Finske Bugt. Suursaari (Hogland). Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 11/310. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Hoglands norra nedre (Pohjoisrivi) c. 60° 06' N. 26° 57' E. *Hoglands hamnsfyr.*
(E. f. S. Nr. 6/354 1938.)
1264. **Finland. Finske Bugt. Pitkäsaari. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 11/311. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Vulkko c. 60° 25' N. 27° 57' E. *Ryöholma.*
(E. f. S. Nr. 4/227 1938.)
1265. **Finland. Finske Bugt. Koivisto. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 11/312. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Virtaniemi c. 60° 21' N. 28° 38' E. *Kuvinkaanniemi övre og nedre.*
(E. f. S. Nr. 4/228 1938.)
1266. **Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer atter i Virksomhed.**
(U. f. s. Nr. 11/313. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er atter i Virksomhed:
Haapasaari c. 60° 17' N. 27° 11' E. *Virtaniemi* c. 60° 21' N. 28° 38' E. *Verkkoniemi* c. 60° 17' N. 28° 44' E.
(E. f. S. Nr. 4/224 1938.)
1267. (T). **Estland. Finske Bugt. Opmaalingsmærker udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2/10. Tallinn 1938.)
Til Brug ved Opmaalingsarbejder vil der i Løbet af Foraaret blive udlagt røde Spirtønder med sorte Balloner paa følgende Pladser:
1. 59° 15',₉ N. 23° 22',₉ E. 4. 59° 36',₃ N. 24° 28',₈ E.
2. 59° 18' N. 23° 27',₅ E. 5. 59° 36',₄ N. 24° 32',₈ E.
3. 59° 19',₃ N. 23° 24',₄ E.
1268. **Estland. Moon Sund. Triigi Havn. Uddybningsarbejder. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 2/11 og 2/12. Tallinn 1938.)
1. 2,4 m Grunden, 300 m 50° fra *Triigi Fyrbaake* paa c. 58° 35',₅ N. 22° 43',₃ E., er uddybet til 4 m. Spirtønden med Kors, der angav Grunden, er permanent inddraget.
2. Følgende 2 Spirtønder er udlagt for at angive den yderste Del af den gravede Rende:
a. En Spirtønde med Ballon 340 m 49° fra *Triigi Fyr.*
b. En Spirtønde 170 m 45° fra *Triigi Fyr.*
(Se Tillæg.)

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

1269. **Danmark. Sundet. Kongedyb. Mellemfort. Oplysning om Afmærkning.**
1. Den grønne Spidstønde *Mellemfort N.* paa 55° 41' (20") N. 12° 37' (57") E., c. 170 m NNE. for *Mellemfort*, er flyttet S. over og ligger nu i 3,2 m Vand paa 55° 41' 17" N. 12° 37' 57" E., c. 65 m fra *Mellemfort* og c. 25 m NE. for Betonblokkene.
2. Den grønne Spidstønde *Mellemfort SE.* ligger i 3,5 m Vand paa 55° 41' 09" N. 12° 38' 04" E., c. 75 m fra Betonblokkene.
(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Søm.-Fort. Side 43, Nr. 5 og 6.)

- 1270. Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Kastrup. Oplysning om Havn.**
Havnepladsen ved *Kastrup* Havn er blevet udvidet ved, at det indre Havnebassin med 2,0 m Vand er blevet opfyldt og Kajen forlænget hen til *Nyhavn*.
Dybden i Indløbet og i Havnen er 5,0 m, i *Nyhavn* 3,1 m og i Hjørnet ud for Oliebeholderne 4,5 m.
c. 55° 38',₂ N. 12° 39',₆ E.
(Kort Nr. 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 274. Havnelods, Side 105.)
- 1271. Sverige. Sundet. Rönneberga Luftfyr. Brændetid.**
(U. f. s. Nr. 15/1057. Stockholm 1938.)
Rönneberga Luftfyr paa c. 55° 54',₅ N. 12° 55',₈ E. holdes tændt fra den 19. April—30. September 1938 fra Solnedgang til Solopgang. Fyret er synligt fra Søen.
- 1272. (P). Sverige. Sundet. Klagshamn. Lodsstation inddrages.**
(U. f. s. Nr. 15/1058. Stockholm 1938.)
Klagshamns Lodsstation paa 55° 31',₅₀ N. 12° 53',₇₀ E. nedlægges den 1. Juli 1938 og Lods maa tages ved *Limhamn*. Der er ikke Vagt om Natten.
(Kort Nr. 249, 210, 278 og 280. Danske Lods, Side 294.)
- 1273. (T). Sverige. Sundet. Skanör. Indløbet tilsandet. Advarsel.**
(U. f. s. Nr. 16/1156. Stockholm 1938.)
Dybden i Indløbet til *Skanör* er paa Grund af Tilsanding aftaget saaledes, at den for Tiden kun er 2 m ved Middelvandstand. Fartøjer og Baade advares imod at anløbe Havnen ved Paalandsvind.
c. 55° 25',₁ N. 12° 49',₇ E.
- 1274. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro NW. Oplysning om Lys- og Fløjtetøndes Plads.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 14/1028 1938 meddeles, at den røde Lys- og Fløjtetønde *Vejro* ligger i 8,8 m Vand paa 55° 04' 12",₈ N. 11° 18' 21",₈ E.
(E. f. S. Nr. 14/1028 1938. Kort Nr. 306, 299, 279 og 280. Fyr-Fort. Nr. 615 A.)
- 1275. Danmark. Store-Bælt. Langelands Bælt. Albuen NNW. Hvidegrund Lystøndes Plads.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 14/1029 1938 meddeles, at den hvide Lystønde *Hvidegrund*, mærket „HV—GR“, ligger i 10,0 m Vand paa 54° 51' 52",₇ N. 10° 56' 32",₂ E.
(E. f. S. Nr. 14/1029 1938. Kort Nr. 296, 221, 299, 298, 279 og 280. Fyr-Fort. Nr. 360 A.)
- 1276. (P). Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs Fyr flyttes.**
Den 26. Maj d. A. eller snarest derefter vil *Trælle Næs* Fyr paa 55° 37' 32" N. 9° 51' 49" E. blive flyttet c. 18 m W. efter til 55° 37' 32" N. 9° 51' 48" E. Samtidig ændres Fyrbygningen til en c. 10 m høj Jerngittermast. Fyrkarakter og Lysvinkler m. m. forbliver uforandrede. Flammens Højde bliver 16 m. — I Pejlinger fra 285° til 300° skjules Fyret flere Steder af Træer paa Land.
(Kort Nr. 304, 318, 227, 241 og 278. Fyr-Fort. Nr. 376.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1277. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Æbelø NW. Lystøndes Plads.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/999 1938 meddeles, at den hvide Lystønde *Æbelø* ligger i 13,5 m Vand paa 55° 39' 32",₈ N. 10° 09' 33",₀ E.
(E. f. S. Nr. 13/999 1938. Kort Nr. 304, 227, 241, 211, 278 og 280. Fyr-Fort. Nr. 171 A.)
- 1278. Sverige. Kattegat. Oplysning om Luftfyr Brændetid.**
(U. f. s. Nr. 15/1057. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Luftfyr holdes tændt i Tiden fra 19. April—30. September 1938 fra Solnedgang til Solopgang:

Varan paa c. $56^{\circ} 26' N.$ $12^{\circ} 41' E.$, *Haverdal* paa c. $56^{\circ} 43',5 N.$ $12^{\circ} 39',0 E.$, *Staf-singe* paa c. $56^{\circ} 55' N.$ $12^{\circ} 29',3 E.$, *Grimeton* paa c. $57^{\circ} 06',2 N.$ $12^{\circ} 23',8 E.$, *Bläshammar* paa c. $57^{\circ} 10',0 N.$ $12^{\circ} 15',8 E.$ og *Hylteråsen* paa c. $57^{\circ} 27',5 N.$ $12^{\circ} 00',8 E.$
Ovennævnte Fyr er alle synlige fra Søen.

1279. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* $5,8$ m, i *Svaneholm Fyrlinie*: $5,0$ m, i *Sælhundeholm Løb*: $4,2$ m, i *Gaaseholm Løb*: $2,0$ m, i *Svaneholm Løb*: $0,4$ m og i *Kobberø Løb*: $2,5$ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* $5,8$ m Dybde over *Havrevlen* og $5,0$ m i *Svaneholm Fyrlinie* og $4,2$ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaende end $5,8$ m at benytte Lods.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

- a. $56^{\circ} 43' (07'') N.$ $8^{\circ} 13' (08'') E.$ — $2,8$ m.
- b. $56^{\circ} 42' (58'') N.$ $8^{\circ} 13' (23'') E.$ — $3,5$ m.
- c. $56^{\circ} 42' (48'') N.$ $8^{\circ} 13' (10'') E.$ — $4,0$ m.

Ved den hvide Stage med Halmvisk S. for Lystønde *Sælhundeholm Løb C* paa $56^{\circ} 39' (30'') N.$ $8^{\circ} 14' (20'') E.$ findes en Pulle med $3,0$ m Vand.

(E. f. S. Nr. 11/738 1938.)

1280. (T). Danmark. Skagerrak. Skagens Rev Fyrskib ombyttes midlertidigt.

Den 20. Maj d. A. eller snarest derefter vil Fyrskibet *Skagens Rev* paa c. $57^{\circ} 46' N.$ $10^{\circ} 44' E.$ blive inddraget for Eftersyn. Fyrskibet vil blive erstattet med et Reservefyrskib mærket „Reserve“ paa begge Sider. Reservefyrskibet har 2 Master, og Fyret vises fra den forreste Mast. Fyrets Synsvide nedsættes til 12 Sm. Taagesignalet afgives med Nautofon med Tonehøjde 525 c/s. — Fyr, Taagesignal, Radiofyr og Undervands-signal er iøvrigt uforandret.

1281. (P). Sverige. Skagerrak. Oplysning om Fyrbelysning og Afmærkning.

(U. f. s. Nr. 15/1134. Stockholm 1938.)

1. I Løbet af 1938 vil der paa *Hättan Skær* paa $58^{\circ} 10',53 N.$ $11^{\circ} 22',50 E.$ blive tændt et nyt Fyr ved Navn *Hättan*, der skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s , Blink 2^s , Mørke 2^s , Blink 2^s , Mørke 9^s . Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 12 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 11 Sm for grønt Lys. Hvid, rund Fyrlampe paa Betontaarn. Fyret skal lyse, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra c. 21° til c. 35° . | 6. Rødt i Pej. fra c. 125° til c. 134° . |
| 2. Hvidt i — - c. 35° - c. 50° . | 7. Grønt i — - c. 134° - c. 210° . |
| 3. Rødt i — - c. 50° - c. 78° . | 8. Hvidt i — - c. 210° - c. 216° . |
| 4. Grønt i — - c. 78° - c. 116° . | 9. Rødt i — - c. 216° - c. 225° . |
| 5. Hvidt i — - c. 116° - c. 125° . | |

2. *Hättans* Stangbaake er permanent nedlagt.

3. I Løbet af 1938 vil der paa *Islandsberg* paa $58^{\circ} 12',18 N.$ $11^{\circ} 24',46 E.$, 425 m fra det nuværende Fyr, blive tændt et nyt Fyr ved Navn *Islandsberg*, der skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $6,3^s$. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvid, rund Fyrlampe paa Betontaarn. Fyret bliver ubevogtet. Fyret skal lyse, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Grønt i Pej. fra c. 7° til c. 30° . | 6. Rødt i Pej. fra c. 86° til c. 125° . |
| 2. Hvidt i — - c. 30° - c. 34° . | 7. Grønt i — - c. 125° - c. 180° . |
| 3. Rødt i — - c. 34° - c. 38° . | 8. Hvidt i — - c. 180° - c. 184° . |
| 4. Rødt i — - c. 44° - c. 48° . | 9. Rødt i — - c. 184° - c. 189° . |
| 5. Grønt i — - c. 54° - c. 86° . | |

4. Samtidig med Tændingen af ovennævnte 2 nye Fyr vil de nuværende Fyr *Islandsberg* og *Osö* blive permanent slukket.

(Kort Nr. 236.)

1282. Sverige. Skagerrak. Hamburg-Sund. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 16/1153. Stockholm 1938.)
1. De to sorte Tønder paa henholdsvis $58^{\circ} 33',_{60}$ N. $11^{\circ} 15',_{80}$ E. og $58^{\circ} 33',_{52}$ N. $11^{\circ} 15',_{84}$ E. er inddraget.
2. En sort Tønde er udlagt ved W.-Siden af Løbet paa $58^{\circ} 33',_{41}$ N. $11^{\circ} 16',_{08}$ E.
1283. Sverige. Skagerrak. Løbene til Strömstad. Kost inddraget.
(U. f. s. Nr. 15/1060. Stockholm 1938.)
Den sort- og rødmaalede Kost med Ballon SW. for *Flatskär* paa $58^{\circ} 55',_{90}$ N. $11^{\circ} 06',_{38}$ E. er permanent inddraget.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1284. (I). Grønland. Færingehavn midlertidig spærret af Is.
(Meddelelse fra Grønlands Styrelse.)
Færingehavn er for Tiden spærret af Is og vil sandsynligvis ikke være isfri før et Stykke ind i Maj.
Det tilraades at forhøre om Forholdene telegrafisk i *Godthaab* inden Anløb af Havnen.
Færingehavn: c. $63^{\circ} 41',_6$ N. $51^{\circ} 32',_5$ W.
1285. Rusland. Murmanskoe Sea. Bolshoi Oleni Red. Ny Fyrlinie tændt.
(N. t. M. Nr. 773. London 1938.)
Følgende nye Fyrlinie er tændt paa c. $69^{\circ} 04'$ N. $36^{\circ} 18'$ E.:
Forfyret paa forreste Ledebaakes Plads, $0,5$ Sm W. for *Zapadni Point*, viser hvidt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: $49,7$ m. Synsvidde: 4 Sm., $8,8$ m høj, hvid Tremmeværksbaake med rød Stribe.
Bagfyret paa midterste Ledebaakes Plads, $0,55$ Sm 281° fra Forfyret, viser hvidt Et-Blink hver $4,5^s$. Flammens Højde: $83,2$ m. Synsvidde: 4 Sm. $6,1$ m høj, rød Tremmeværksbaake med hvid Stribe.
1286. Holland. Wester Schelde. Margarethapolder Bagfyr permanent slukket.
(B. a. Z. Nr. 89/983. 's-Gravenhage 1938.)
Margarethapolder Bagfyr paa c. $51^{\circ} 20',_0$ N. $3^{\circ} 53',_1$ E. er permanent slukket.
1287. (P). England. Themsen Anduvning. Sunk Fyrskib flyttes.
(N. t. M. Nr. 24. Trinity House, London 1938.)
Omkring den 9. August d. A. vil *Sunk* Fyrskib paa c. $51^{\circ} 52'$ N. $1^{\circ} 37'$ E. blive flyttet $1\frac{1}{2}$ Sm i SW.-lig Retning til $10,0$ Sm 94° fra *Naze Tower*.
(Kort Nr. 264.)

(Se Tillæg.)

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

1288. (I). England S.-Kyst. Portland Havn. Borearbejder.
(N. t. M. Nr. 746. London 1938.)
For et Tidsrum af c. 10 Uger vil der blive udført Borearbejder ved *Castleton* W. og N. for *The Destroyer Berths* paa $50^{\circ} 34'$ ($30''$) N. $2^{\circ} 26'$ ($30''$) W. Fartøjet, hvorfra Arbejdet udføres, fører om Dagen et rødt Flag og om Natten en rød Lanterne.
Skibe, der passerer Fartøjet, skal holde sig i god Afstand og benytte langsom Fart.

1289. England W.-Kyst. Bristol Channel. Breaksea Fyrskib. Radiofyr oprettes. Taagesignal synkroniseres.

(N. t. M. Nr. 20. Trinity House, London 1938.)

Omkring den 28. April d. A. vil der blive oprettet et Radiofyr paa *Breaksea* Fyrskib paa c. 51° 20' N. 3° 18' W. Radiofrekvens: 291,5 kc/s (1029 m). Tonefrekvens: 950 c/s. Kaldesignal: GGA. Signalet bliver:

1. Bogstaverne GGA gentaget 3 Gange.....	10 s.
2. Pause.....	1 s.
3. En lang Streg.....	9 s.
4. Pause.....	1/2 s.
5. Streg.....	2 s.
6. Synkroniseret Signal: 12 Streger.....	16 s.
7. Pause.....	1 1/2 s.
8. Bogstaverne GGA gentaget 9 Gange.....	30 s.
9. Gentagelse af 2—7.....	30 s.
10. Bogstaverne GGA gentaget 3 Gange.....	10 s.
11. Pause.....	10 s.
Signalets Varighed.....	2 m.
Pause.....	4 m.
Periode.....	6 m.

Sendetider: Usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m, begyndende ved det 4^m, 10^m, 16^m o. s. v. af hver Time.

Radiofyret er kombineret med et Undervandssignal med Membranhydrofon, Bogstavet A 3 Gange hurtigt efter hinanden hver 30^s. Det første og tredje af hver 12 Undervandssignaler sætter ind, samtidig med at Radiosignalets Gruppe 5 ophører, saaledes at der i hver 6^m-Periode kommer 2 synkroniserede Udsendelser med 1^m Mellemrum. Antallet af synkroniserede Radiostreger, der høres inden Undervandssignalet, angiver Afstanden i Sm.

1290. (T). Irland N.-Kyst. Lough Foyle. Fyr tændt. Uddybningsarbejde.

(N. t. M. Nr. 747. London 1938.)

Et hvidt, fast Fyr er midlertidig tændt paa Lossepladsen paa c. 55° 10' N. 7° 04' W., E. for *North Middle Bank* overfor *Clare River*. Fyret er kun synligt fra N. til E. Uddybningsarbejder udføres i *Lough* og *River Foyle*. Gravemaskinen fører om Dagen et rødt Flag paa Mastetoppen og et hvidt Flag paa den Side Skibe skal passere og om Natten 3 hvide Lanterner i Trekant paa Mastetoppen og 2 hvide, lodret for hinanden værende Lanterner paa den Side Skibe skal passere. Skibe skal passere med langsom Fart.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1291. Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Heimaey. Stórhöfði Fyr forandret.

(A. f. s. Nr. 2/1. Reykjavík 1938.)

Stórhöfði Fyr paa c. 63° 24' N. 20° 18' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s, Blink 2/5^s, Mørke 4^s, Blink 2/5^s, Mørke 4^s, Blink 2/5^s, Mørke 10 4/5^s.

(Kort Nr. 314, 322, 226, 270, 239 og 147. Islandske Lods, Side 186. Fyr-Fort. Nr. 780.)

1292. Island W.-Kyst. Faxaflói. Vogar Ledefyr nedlagt. Nyt Vinkelfyr tændt.

(A. f. s. Nr. 2/2. Reykjavík 1938.)

1. De to røde, faste Ledefyr paa c. 63° 58',₇ N. 22° 23',₄ W. er permanent nedlagt.
2. I Gavlvinduet i Beboelseshuset paa *Brædrapartur* i *Vogar* er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt, fast Lys, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra c. 82° over *Njardvík* og en Del af *Vatnsnes* til 107°.
2. Hvidt i Pejl. fra 107° over Indsejlingen til 111 1/2°.
3. Rødt i Pejl. fra 111 1/2° til c. 145°.

Brændetid: 15. Juli—1. Juni.

(E. f. S. Nr. 4/254 1938. Kort Nr. 213, 260, 226 og 270. Islandske Lods, Side 54. Fyr-Fort. Nr. 801.)

1293. (T). Island N.-Kyst. Húnaflói. Hrítafjörður. Huappasker. Varde væltet.
(A. f. s. Nr. 3/2. Reykjavík 1937.)
Huappasker Varde paa c. 65° 26',₁ N. 21° 10',₀ W. er væltet. Varden vil blive genopført i Løbet af Sommeren 1938.

1294. (T). Island E.-Kyst. Mundingen af Berufjörður. Skorbein. Stangbaake væltet.
(A. f. s. Nr. 3/2. Reykjavík 1938.)
Den røde Stangbaake paa Skorbein paa c. 64° 38',₅ N. 14° 09',₃ W. er væltet. Baaken vil blive genopført Sommeren 1938.

1295. Frankrig. Pointe du Raz. Vrag.
(A. a. N. Nr. 14/959. Paris 1938.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 48° 02' N. 4° 45' W.
La Passe du Trouziart.

1296. (P). Frankrig. Loire Munding. Le Grand Charpentier Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 14/961. Paris 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid vil *Le Grand Charpentier* Fyr paa c. 47° 12',₈ N. 2° 19',₁ W. blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1,5^s, Blink 0,4^s. Mærke 1,₁^s.
Under Arbejdet med Forandringen vil Fyret vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys med betydelig nedsat Lysevne. Lysvinklerne uforandret.

1297. Spanien N.-Kyst. Port Gijon. Signaler forandret.
(N. t. M. Nr. 730. London 1938.)
Ved Signalstationen paa c. 43° 33' N. 5° 40' W. ved Roden af *Liquerique* Mole er Flagsignalerne *B* og *Q* ophævet. I Stedet benyttes følgende Signaler:

Signal		Betydning
Dag	Nat	
1 Ballon	1 grønt Lys	Barren kan passeres med største Forsigtighed.
1 Kegel med Spidsen opad.	1 rødt Lys	Havnen er spærret for alle Slags Skibe undtagen Fiskefartøjer, som maa passere Barren med Forsigtighed.
2 lodret for hinanden værende Kegler med Spidserne fra hinanden.	2 lodret for hinanden værende røde Lys.	Havnen er spærret for saavel indgaaende som udgaaende Skibe af enhver Slags.

Disse Signaler vises ligeledes fra *Cape Torres* Fyr paa c. 43° 34' N. 5° 42' W., naar Inderhavnen er spærret.

1298. Portugal W.-Kyst. Port Leixoes. Vrag.
(N. t. M. Nr. 776. London 1938.)
2 Vrag, der er synlige ved Højvande, ligger sunket henholdsvis 0,₁₁ Sm 20° og 0,₁₆₃ Sm 20° fra Fyret paa den E.-lige Bølgebryder paa c. 41° 11' N. 8° 42' W.‡

1299. Afrika W.-Kyst. Bijouga Islands. Calypso (Cobras) Island. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 752. London 1938.)
Det hvide, faste Fyr er blevet ombyttet med et Fyr, der ligger 0,₃ Sm W.-ligere paa 11° 39' 48" N. 15° 29' 18" W., og som viser hvidt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 7,₃ m. Synsvide: 7 Sm. 12,₅ m højt, hvidt Stentaarn.

1300. (T). Kap Verds Øer. Ilha da Boa Vista. Morro Negro Fyr midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 8/24. Lissabon 1938.)
Morro Negro Fyr paa c. 16° 05' N. 22° 42' W. er for Tiden slukket.

1301. Nova Scotia S.-Kyst. Gannet Shoal. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 771. London 1938.)
En sort Stumptønde er udlagt paa c. 45° 15' N. 60° 58' W., 4,6 Sm 199° fra *Cranberry Island Fyr*.
(E. t. S. Nr. 33/2636 1937.)

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

1302. Panama E.-Kyst. Isla Grande NE. Vrag.
(N. t. M. Nr. 756. London 1938.)
Et farligt Vrag ligger sunket paa c. 9° 41' N. 79° 31' W., 4 Sm 43° fra *Isla Grande Fyr*.

1303. (T). Venezuela. Margarita Island. Fyr i Uorden.
(N. t. M. Nr. 770. London 1938.)
Fyret paa *Cabo de la Isla* paa c. 11° 11' N. 63° 52' W. rapporteres at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 30^s.

1304. Peru. Punta de Parinas. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 755. London 1938.)
Fyret paa c. 4° 40' S. 81° 20' W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 1^m.

1305. Colombia W.-Kyst. Buenaventura Havn. Vrag fjernet.
(N. t. M. Nr. 723. London 1938.)
De farlige Vrag henholdsvis c. 4,6 Sm 259° og 4,8 Sm 58° fra *Punta Soldado Fyr* paa c. 3° 49' N. 77° 11' W. er fjernet.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1306. Lilleasien S.-Kyst. Caramanien. Alanya (Alaya) Fyr forandret.
(A. a. Nr. 70. Istanbul 1938.)
Alanya Fyr paa c. 36° 31' N. 32° 02' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 20^s. Iøvrigt uforandret.

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

1307. Ceylon E.-Kyst. Trincomali Harbour. Oplysning om Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 731. London 1938.)
1. Tønden paa *Round Point* Grunde er flyttet 0,05 Sm E. efter til 945 m 190° fra *Plantain Point* Baake paa c. 8° 33' N. 81° 12' E.
2. En rød Spirtønde er udlagt 1082 m 192° fra ovennævnte Baake.

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

1308. (T). Kina SE.-Kyst. Hong Kong Havn.

(N. t. M. Nr. 732. London 1938.)

En Losseplads for Fyld er afmærket med 4 grønne og hvide Tønder paa

22° 17' 23" N. 114° 09' 52" E.

22° 17' 26" N. 114° 09' 50" E.

22° 17' 32" N. 114° 09' 57" E.

22° 17' 29" N. 114° 10' 00" E.

Det er forbudt at passere Omraadet inden for Tønderne.

1309. Sibirien. Tartary Bugt. Grossevicha Bugt. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 780. London 1938.)

Fyret paa *Krestovozdvyenski Point* paa c. 47° 58' N. 139° 32' E. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 3^s. til at vise hvidt Et-Blink hver 6^s.

1310. Sibirien. Tartary Stræde. Castries Bugt. Forandring af Fyrbelysning.

(N. t. M. Nr. 781. London 1938.)

1. Fyret paa *Kloster Kamp* paa 51° 26' N. 140° 53' E. er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s.2. Lystønden paa *Skala Rock* paa c. 51° 28' N. 140° 47' E. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise grønt Et-Blink.

1311. Japan. Hokkaido. Otaru Ko. Grund.

(N. t. M. Nr. 767. London 1938.)

En Grund med 7,8 m Vand findes paa c. 43° 12' N. 141° 02' E., 0,56 Sm 182° fra det grønne Fyr med En-Formørkelser paa den S.-lige Bølgebryder.

1312. Japan. Honshu E.-Kyst. Shioya Zaki. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 735. London 1938.)

Ved Fyret paa c. 37° 00' N. 140° 59' E. er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: 300 kc/s (1000 m). Type: A 1, A 2. Kaldesignal: JLB. Rækkevidde: A 1 270 Sm, A 2 160 Sm. Signalet er:

Bogstaverne *TM* i..... 2^m.Sendetider: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 22^m. og 35^m.

Der holdes Vagt paa 500 kc/s (600 m) og 375 kc/s (800 m).

1313. Japan. Naikai. Nezumi (Futaomote) Shima. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 779. London 1938.)

Et nyt Fyr, der viser rødt Gruppe-Blink hver 8^s., er tændt paa c. 34° 18' N. 133° 37' E., 4,8 Sm 88° fra *Mu Shima* Fyr. Flammens Højde: 13,7 m. Synsvidde: 12 Sm. Rødt, rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.

1314. New Zealand. North Island. Mercury Bugt. Oplysning om Grunde og Fyr.

(N. t. M. Nr. 722. London 1938.)

1. Nedennævnte Grunde findes paa de angivne Pladser i Forhold til Midten af *Tower Rock* paa c. 36° 49' S. 175° 48' E.:

En Grund med 8,2 m Vand	findes 0,24 Sm 125° fra Pladsen.
Et Skær, der er tørt ved Lavvande	— 0,76 - 157° - —
Et Skær med mindre end 1,8 m Vand	— 1,14 - 115° - —
En Grund med 3,2 m Vand	— 1,50 - 100° - —
- — — 12,3 m —	— 0,88 - 304° - —
- — — 11,4 m —	— 0,90 - 24° - —
- — — 13,2 m —	— 1,03 - 42° - —

2. Nedennævnte Grunde findes paa de anførte Pladser i Forhold til SE.-Spidsen af *Koranga Islet* paa c. 36° 45' S. 175° 50' E.:

Et Skær med mindre end 1,8 m Vand findes	1,47 Sm	43°	fra Pladsen.
En Grund med 5,5 m Vand	— 1,00	- 28°	- —
- — — 5,5 m —	— 1,00	- 16°	- —

3. Fyret ligger 0,2 Sm 94° fra den i Kortet angivne Plads og 3,14 Sm 75° fra SE.-Spidsen af *Koranga Islet*. Iøvrigt uforandret.

1315. New Zealand. North Island. Auckland Harbour. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 754. London 1938.)

Fyret paa *Orakei Wharf* paa c. 36° 51' S. 174° 49' E. er forandret fra at vise rødt Et-Blink hver 4^s. til at vise rødt Et-Blink hver 6^s.

1316. New Britain. Blanche Bay. Oplysninger om Fyr.

(N. t. M. Nr. 782. London 1938.)

Fyret paa c. 4° 15' S. 152° 13' E. ligger c. 0,03 Sm N. for den i Kortet angivne Plads og 0,35 Sm 206° fra *Matupi Island* Flagstang. Fyret er synligt i Pejlinger fra 276° til 134°.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1317. Japan. Naikai. Tokuyama Havn lukket.

(N. t. M. Nr. 778. London 1938.)

Tokuyama Havn er ikke længere en „a a b e n H a v n“.

(E. f. S. Nr. 16/1343 1937.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller
Bogs Nr.

England:

- R 1315 Bermuda. — The Narrows and St. George's harbour.
- R 2207 River Danube. — Kilia and Sulina mouths.
- R 589 Vancouver Island. Esperanza and Nuchatlitz inlets.
- R 1643 Italy. — Taranto.
- R 2529 New Zealand. Cape Campbell to Banks peninsula.
- R 2820 Gulf of Mexico. — Pensacola Bay.
- R 2863 North America, East coast. — Cape Fear river.

Finland:

- N 9 Puruvesi, Utrasniemi—Kerimäki—Hummonlahti—Savilahti.

Tillæg.

I. Østersøen.

1318. (P). Danmark. Fakse Bugt. Stevns Fyr SW. t. S. Undervandshindring.
Motorskibet *Guldborg* rapporterer den 21. April d. A. at have tøret en Undervandshindring c. 2 m under Vandoverfladen c. 4 Sm SW. t. S. for *Stevns Fyr* paa c. 14 m Vand.

Undervandshindringen vil blive eftersøgt.
Stevns Fyr: c. 55° 17' N. 12° 27' E.

1319. (T). Sverige S.-Kyst. Ystad. Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.
(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)
Lys- og Fløjtetønden *Ystads bøj* paa ca. 55° 23' N. 13° 48' E. er for Tiden inddraget for Eftersyn.
(E. f. S. Nr. 15/1084 1938.)

1320. Sverige. Bottnisko Bugt. Sydostbrotten Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 4/220 1938.)

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

1321. Danmark. Store-Bælt. Stoense Løb. Sømærker genudlagt.
De to hvide Stager med 1 Halmvisk, *Langeland W*, paa henholdsvis c. 55° 07',₀ N. 10° 53',₂ E. og c. 55° 06',₆ N. 10° 52',₀ E., ved E.-Siden af Løbet, er atter paa Plads og i Orden.
(E. f. S. Nr. 14/1079 1938.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1322. Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. 56° 43' N. 8° 10' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 15/1106 1938.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Sinclair

DIESEL

Motorolier
er Verdens bedste.



SINCLAIR MARINE OLIER

**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

LEVERANDØR TIL
U. S. A.'s FLAADE

SINCLAIR
SMØREOLIER
FOR ALLE FORMAAL

UNION PETROLEUM COMP.
SINCLAIR OILS

VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

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

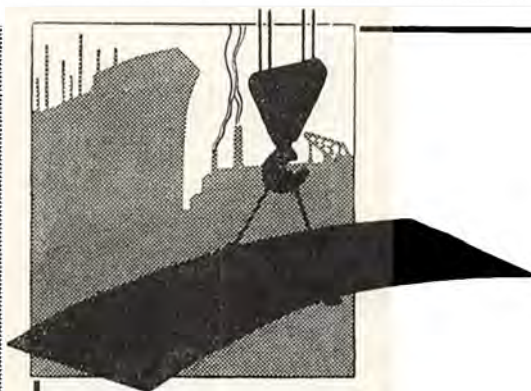
Owners' &

Captains' Code

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.



NYBYGNINGER REPARATIONER

AALBORG VÆRFT A/S

Telegr. Adr.: Yard.

Tlf. 4101, Statstlf. 9.



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

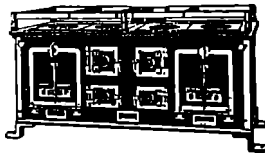
PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhav 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge eller Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller Indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandalgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Partøjet fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besorges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttede, Skibsreparationsværfter og Ophallingsheddinge for Partøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder, Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m, i Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Partøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Partøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen 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 i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træsksbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Partøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlpartøjer, reparerende Partøjer og større Partsladningspartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsakster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Lastning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træsksbyværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Engshavn Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Partøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlpartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviand og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast.

Modereret Partøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Partøjer m. m.

Frilaget for alle Afgifter: er Partøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviand, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Partøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage. Dybtgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

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

Losning og Lastning. I Frihavnen besorges Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen er der nærmere Overenskomst med vedkomende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen, Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophallingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (i privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys 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 Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Blegningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophallingshedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb, m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen kunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjælpskrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Partøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, afløst. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; øvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Kølbalsplads, Ophallingsbedding for mindre Partøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Partøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Partøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træsksbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 18

TORSDAG 5. MAJ 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DEN BRITISKE TRAMPSKIBS POOL-PLAN

Som tidligere meddelt afholdtes der den 27. April et Møde i London, hvortil engelske Trampskibsredere var blevet indbudt og mødte fuldtalligt.

Med kun én Reservation vedtoges følgende Resolution:

Dette Møde godkender Principet om Dannelsen af en Kompensationspool og er af den Opfattelse, at:

1. Planen bør udarbejdes i Detaljer af Trampskibsfartskomiteens arbejdende Udvalg paa Basis af Principet om at hindre Tab snarere end at sikre Gevinst.

2. Planen skal forelægges Trampredere og Lastlinieredere i Storbritannien til Godkendelse under Forudsætning dels af, at en Udredning gøres for at konstatere, at Dannelsen af en international Pool ikke i Længden kommer til at skade de britiske Interesser og dels af Regeringens Godkendelse af Planens Princip.

Naar man beskæftiger sig med Spørgsmaalet om denne Pool, skriver Scandinavian Shipping Gazette, saa maa Opmærksomheden unægtelig henvendes paa Faren for Redere ved at oplægge i Stedet for at op hugge gamle og uøkonomiske Skibe. Men hvis, paa den anden Side, ved en saadan Regulering Raterne kunde forbedres, vilde muligvis derigennem skabes en Opmuntring til Nybygning, saaledes at, i det lange Løb, disponibel Tonnage i høj Grad vilde overstige den normale Efterspørgsel — en Omstændighed, der vilde være tilbøjelig til at gøre den foreslaaede Pools Arbejde vanskeligere. Flere Forslag har været fremsat for at komme ud over denne Vanskelighed, men dog har næsten alle været meget svage.

Det er altsaa det første Skridt, der her er taget. Hvor meget, det »har kostet« skulde ikke være svært at afgøre. Man maa nu haabe, at der ikke fra engelsk Side handles saaledes, at andre Landes Redere kommer til at staa overfor et »fait accompli«, men at der bliver Lejlighed til Forhandling om Sagen, inden der træffes en definitiv Afgørelse. En foreløbig international Drøftelse vil finde Sted i London d. 11. ds.

SVERIGES REDERS AARSMØDE

Sveriges Redareforening har holdt Aarsmøde og Sved den Lejlighed fremkom forskellige Udtalelser af Interesse.

Ser man tilbage paa Udviklingen i de senere Aar, viser det sig, at den svenske Handelsflaade i Aarene 1932—36 gik ialt 226,000 Tons eller 12,6 pCt. tilbage. I 1937 ophørte Nedgangen. Anledningen var den korte Skibsfartsboom, som varede fra Efteraaret 1936 til Efteraaret 1937. Nu er Fragterne gaaet tilbage til samme lave Niveau, som raadede før Opgangen. Spørgsmaalet er nu, om man skal fortsætte med at udskille den gamle Tonnage uden at bygge ny, eller man ser en Stimulans i netop de daarlige Tider til en Fornyelse. Det næste store Problem, der melder sig, er jo saa, hvordan man finder Beskæftigelse for denne Tonnage.

Hvis den nye Arbejdstidslov bliver gennemført, vil det medføre forøgede store Udgifter, og det vil saa igen sige, at Nybygning og Tonnageforøgelse i det hele taget vil blive skubbet ud i Fremtiden.

Hvad Søarbejdstidsloven angaar, er der en særlig Omstændighed, som man specielt maa have sin Op-

mærksomhed henvendt paa: De økonomiske Følger af Lovens Gennemførelse kommer med næsten hele sin Vægt til at falde paa en bestemt, særligt afgrænset Tonnagegruppe, nemlig den middelstore Tramp-tonnage i Størrelsesklassen 2,000—3,000 Tons. Med Hensyn til hvor omfattende Merudgifterne vil blive ved Lovens Gennemførelse foreligger to vidt forskellige Beregninger: Fra Regeringens Side hævdes det, at de ialt vil blive 1,646,000 Kr., mens Rederforeningen anslaaer dem til 3,683,000 Kr. Der er jo unægtelig et betydeligt Spring, men man har vel Lov at sige, at Rederierne har noget bedre Begreb om disse Forhold end Embedsmændene i et ministerielt Kontor. Hvis man imidlertid vælger den første Beregning og fordeler Beløbet paa de forskellige Tonnagegrupper, viser det sig, at Skibe over 3,000 Tons praktisk talt gaar fri. Besætningsforøgelsen bliver for deres Vedkommende en ren Ubetydelighed. Med andre Ord, Liniefarten og Specialfarten berøres i meget ringe Grad af den foreslaaede Arbejdstidsbegrænsning.

Saa meget voldsommere bliver den for den middelstore Tonnage, omfattende Hovedparten af den under ugunstige Vilkaar arbejdende Trampflaade. Paa denne Gruppe falder omkring Halvdelen af de beregnede Merudgifter. Lægges saa hertil, at det netop er denne Gruppe, som skal forsvare de mest udsatte Positioner i Konkurrencen paa Fragtmarkedet, vil man forstaa, at der er den alvorligste Fare paa Færde.

De tidligere omtalte Krav om, at Sverige ikke, uden at andre Lande ogsaa gennemfører disse Love, gaar med til dem, drøftedes ogsaa denne Gang indgaaende.

At man saaledes i 1939, hvordan Forholdene saa end stiller sig i andre Lande, vil gennemføre Loven, maa levende beklages.

Hertil kan man fra dansk Side sige saa meget, at ogsaa herfra vil der blive udtalt en ligesaa levende Beklagelse. Har Sverige først — alene — taget Skridtet med disse Loves Gennemførelse, kommer Kravet naturligvis ogsaa frem her i Landet. Staar man derimod fast paa Genève Konventionens Grund, at de paagældende Lovforslag kun skal ratificeres, saafremt de vinder Tilslutning i de nordiske Lande, Holland, England og Sovjetrusland, er der overhovedet ingen Sandsynlighed for, at de gennemføres. Det er derfor ogsaa for Danmark af den største Betydning at se, hvordan Udviklingen i Sverige vil forme sig paa dette specielle Felt.

DEN FORØGEDE DANSKE IMPORT OG SKIBSFARTEN

Efter de sidste Meddelelser, der er fremkommet, Ekan man gaa ud fra som givet, at der i den nærmeste Fremtid vil blive Tale om en betydelig Forøgelse af den danske Import. For det første har Forhandlinger med den britiske Regering ført til at der vil blive givet Importtilladelse til ekstra for ca. 20 Millioner britiske Varer, deriblandt Kul og Tekstilarer. Ogsaa Olie og Jern spiller en Rolle paa Importlisten. Endelig ogsaa Foderstoffer og andre nødvendige Artikler til Landbrugsindustrien. Man kan gaa ud fra som givet, at det Foraad for ca. 25 Millioner Kroner som man vil samle her i Landet med en europæisk Krig for Øje vil kunne give Skibsfarten betydelig Beskæftigelse.

HOLLANDSK KONKURRENCE

Redere, som transporterer Kul fra Wales til nordfranske Havne, hedder det i »News Chronicle«, er oprørte over Invasionen af hollandske Motorskibe, som tilbyder deres Tjeneste til højst reducerede Fragter.

Disse »Pirat«-Handelsskibe accepterer Rater, som med mindst 1/- pr. Ton ligger under hvad Wales'ske Redere kan sejle til. Ved en Konference henstillede de lokale Redere til Kuleksportørerne at sætte et Stop for denne Konkurrence ved at anvende Wales-Skibe til Minimumsfragter. Paa Grund af den nuværende haarde Konkurrence ved Salg til Frankrig kunde Eksportørerne imidlertid ikke love at give nogen Preference til britiske Skibe med mindre at disse Skibe accepterede samme Fragter som andre.

Bladet skriver videre, at en Skibsmægler opgiver, at en typisk hollandsk Baad paa 600 Tons har en Besætning paa kun 6 Mand, og det forklarer, at de kan sejle billigere end andre.

Baade Danmark og Sverige kender iøvrigt disse hollandske Motorskibe med lille Bemanding. For et Par Uger siden lossede i Gøteborg en fuldt moderne og kun nogle Aar gammel hollandsk Motorbaad, altsaa ikke Motorsejler paa 600 Tons d.w. og med en 400 HK. Dieselmotor. Den havde en Besætning paa ialt 9 Mand. Noget tilsvarende kan ikke tænkes i skandinaviske Skibe. Paa den hollandske Baad var kun 1 Styrmand og 2 Maskinister. Kaptajnen oplyste iøvrigt, at der ikke var noget, der hed Overtidsarbejdsbetaling paa Skibe af den Størrelse. De ombordværende maatte rette sig efter den Arbejdstid Kaptajnen beordrede.

En saadan Konkurrence er det selvfølgelig umuligt at staa sig imod, men man gør klogt i at bemærke sig den.

KØBENHAVNS HAVN

Københavns Havn har udsendt sin Aarsberetning med Oversigt over Havnens Regnskab for 1937. Det hedder bl. a. deri:

For Aaret 1937 viser Skibstrafik og Godsomsætning over Københavns Havn paany Stigning uden dog at være saa kraftig og fremtrædende, som den har været i de nærmest foregaaende Aar.

Under Isperioden i Begyndelsen af 1937 var Havnevæsenets Isbryder »Væderen« udrustet i ca. 14 Dage af Februar Maaned, indenfor hvilken Periode den dels assisterede Skibe til og fra Københavns Havn, og dels var stillet til Raadighed for Statens Isbrydnings-tjeneste ved Besejling af Køge og Tuborg Havne.

Oplægningen af Skibe har været ganske betydningsløs.

Ved Aarets Udgang androg den samlede oplagte Tonnage 6,800 N. R. T.

I Sommermaanederne har Langeliniekaen været fuldt udnyttet af Turistskibene, der her faar en let tilgængelig Anlægsplads fra Søen.

Havnen har i 1937 været repræsenteret i Danmarks Afdeling paa Verdensudstillingen i Paris ved udstillede Modeller af hele Havneområdet.

Til Sammenligning med de fleste udenlandske Opgørelser anføres, at her er kun de indkomne Skibe optalt.

I den indenlandske Trafik har der været nogen Tilbagegang i det samlede Antal af Skibsanløb, medens der har været en svag Stigning i Skibenes samlede Tonnage. I den

udenlandske Trafik har der derimod været Stigning saavel i Antal af Anløb som i Tonnage.

Den samlede Stigning i Skibstrafikken beløber sig heretter til ialt 157,473 N. R. T., hvilket er en Forøgelse paa ca. 2 pCt. i Forhold til Aaret 1936.

I Sommeren 1937 har Havnen været besøgt af 55 store udenlandske Turistskibe med en samlet N. R. Tonnage paa 428,936 Tons, hvilket er et noget mindre Tal end i 1936, som Følge af, at enkelte Skibe ikke er gaaet til Kaj i Havnen, men har ligget til Ankers paa Yderreden, hvilket imidlertid navnlig med blæsende og daarligt Vejr er til Gæne for Passagererne. Af de nævnte 55 Skibe har 50 haft Anlæg ved Langeliniekaen, medens de 5 havde Anlæg i Frihavnen. Passagerantallet paa disse 55 Skibe var ca. 30,000 eller ca. 3,000 mere end i 1936. Havnen har endvidere haft Besøg af 52 tyske Udflygtsskibe med 35,000 Passagerer.

Udover de i Tabellen nævnte Skibe anløb 1,436 Skibe paa 666,877 N. R. T. København for Ordre eller Forsyninger. Disse Skibes Antal er vokset med 261 i Forhold til 1936.

For hele Aaret 1937 beløber Vareomsætningen sig til 6,542,036 Tons, hvilket er 256,803 Tons mere end i 1936. Stigningen fordeler sig med en Importforøgelse paa 133,897 Tons og en Eksportforøgelse paa 122,906 Tons.

Trafikken og Vareomsætningen har, som det fremgaar af foranstaaende, været stigende i 1937, men desværre synes Udsigterne for indeværende Aar ikke alt for straalende, hvilket skyldes de udenrigspolitiske Forhold, der indvirker paa Vareomsætningen Landene imellem og har forarsaget Fald saavel i Raavarepriser som i Fragtraterne.

I Havnebestyrelsens Møde den 30. April 1937 bevilgedes et Beløb af ialt 3,850,000 Kr. til Fortsættelse af Arbejderne ved Prøvestenshavnen, herunder Bygningen af en Mole II med et Nyttareal paa ca. 60,000 m² samt udvidet Uddybning, Anlæg af en nordlig Bølgebryder og Forlængelse af den tilstedeværende sydlige Bølgebryder m. v. En væsentlig Del af dette Areal er allerede udlejet fra Tidspunktet for Mole II's Færdiggørelse, som paaregnes at blive i Foraaet 1939.

Prøvestenshavnen har i Løbet af Aaret været anløbet af 128 Skibe med ialt 55,106 N. R. T.; den omsatte Godsmængde af brandfarlig Vædske, som dels har bestaaet i Import til København, men ogsaa i ret væsentlig Omfang af Transit paa Østersøhavne og de danske Provinshavne har udgjort noget over 120,000 Tons.

Det paa Havnebestyrelsesmødet den 23. Marts 1937 vedtagne Projekt om en Havn for Lystbaade i Svanemøllebugten blev paabegyndt straks efter Vedtagelsen, og Havnen paaregnes at kunne staa færdig ved Aabningen af Sæsonen.

Bygningen af den nye Knippelsbro fuldenndes i Aarets Løb, og Broen blev den 17. December 1937 aabnet for offentlig Trafik.

I Foraaret 1937 fuldenndes den Ombygning af Havnegades Bolværker, hvortil der af Havnebestyrelsen i 1935 var bevilget et Beløb af 840,000 Kr., og i Tilslutning hertil bevilgedes der i Havnebestyrelsesmødet den 24. September 1937 yderligere 20,000 Kr. til Ombygning af en mindre Strækning i Havnegade umiddelbart Vest for Niels Juels Gades Færgetræppe.

Havnens Driftsindtægter viser i Forhold til 1936 en samlet Stigning paa ca. 350,000 Kr. Denne Stigning hidrører dels fra en Tilvækst paa ca. 190,000 Kr. i Københavns Havnevæsenes Andel i Frihavnenes Driftsoverskud, dels fra en Forøgelse paa ca. 125,000 Kr. paa Vareafgiftskontoen som Følge af den øgede Godsomsætning.

Der er et Brutto-Overskud paa 2,906,021 Kr. 70 Øre, som fordeler sig med 400,645 Kr. 75 Øre til Afskrivninger, 717,252 Kr. 06 Øre til Forrentning af regnskabsmæssig Formue og 59,883 Kr. 12 Øre til Henlæggelse til Pensionsfonden, 1,000,000 Kr., eller samme Beløb som i 1936, henlægges til Fonden til Afholdelse af ekstraordinære Driftsudgifter, og 728,240 Kr. 77 Øre overføres til Reservefonden.

Indkomne Skibe i Københavns Havn inklusive Frihavnen i Aarene 1933, 1936 og 1937.

	1933		1936		1937	
	Antal	N. R. T.	Antal	N. R. T.	Antal	N. R. T.
<i>Fra indenrigske Havne:</i>						
Damp- og Motorskibe	14,082	2,024,399	14,873	2,230,380	14,124	2,257,268
Sejlskibe	156	29,872	251	52,187	240	48,527
<i>Fra udenrigske Havne:</i>						
Damp- og Motorskibe	9,469	4,601,110*)	9,734	5,506,672*)	10,252	5,648,764*)
Sejlskibe	366	76,723	167	58,785	193	50,939
<i>Tilsammen:</i>						
Damp- og Motorskibe	23,551	6,625,509	24,607	7,737,052	24,376	7,906,032
Sejlskibe	522	106,595	418	110,972	433	99,466
I alt	24,073	6,732,104	25,025	7,848,024	24,809	8,005,498

*) Ankomne Færger til Færgelejet i Frihavnen ikke medregnet.

JAPANSK SKIBSBYGNING

Som kort omtalt, har det verdenskendte japanske Rederi Nippon Yusen Kaisha udsendt Meddelelse om et storstilet Nybygningsprogram. De nærmere Enkeltheder foreligger nu:

Planen omfatter 7 Passager- og 11 Lastlinere. Til Linien Japan—London er der bestilt tre 18 Knobs 16,500 Tons Post- og Passagerbaade, som faar Turbinemaskiner og bliver oliedrevet. Indretningen bliver i enhver Henseende det mest moderne og der bliver 3 Klasser med 123 Passagerer paa 1. Kl. og 80 paa henholdsvis 2. og 3. Klasse. De fleste Kahytter faar eget Badeværelse. I øvrigt sørges der for Passagerernes Bekvemmelighed med Selskabssaloner, Gymnastiksale og Svømmebassin. Skibet bygges i Nagasaki og skal leveres i Slutningen af næste Aar.

Til Linien Japan—Australien har man sluttet Kontrakt om to motordrevne Passagerskibe paa 11,600 Tons og 17 Knobs Fart. De skal kunne tage 90 Passagerer paa 1. Klasse og 230 paa 3. Klasse. Ogsaa disse Skibe skal bygges i Nagasaki til Levering Januar 1941. To Motorskibe paa 11,400 Tons skal bygges til Linien Orienten—Seattle. De faar en Fart af 17 Knob, bliver 11,400 Tons og motordrevne samt indrettes med 60 Passagerer paa Turistklasse og 175 paa 3. Kl. Fire Turbinedampere paa hver 4000 Tons bygges til N. Y. K.'s Linie mellem Yokohama og Shanghai.

Til at imødekomme Udviklingskravet paa Rederiets øvrige Linier paa Europa bygger N. Y. K. yderligere 7 Motorskibe paa ca. 7,100 Tons hver og med en Fart af 16 Knob, og de skal alle leveres i Slutningen af indeværende Aar og i 1939. Samtlige Skibe forsynes med Kølerum, saaledes at de kan transportere ca. 700 Tons ømtaalelig Last.

Det oplyses endvidere, at den med N. Y. K. samarbejdende Koncern Osaka Shosen Kaisha fra og med Juli Maaned genoptager sin Trafik paa Europa med maanedlige Afgang fra det fjerne Østen til de europæiske Hovedhavne. Skibene gaar via Panamakalen, hvad der er noget nyt i japansk Liniefart.

DEN TYSKE SKIBSFART

Statssekretær i det tyske Trafikministerium Gustav Königs har ved en Festmiddag, der afholdtes af Hamborgs nautiske Forening forleden holdt et Foredrag om den tyske Skibsfarts Opgaver.

Den tyske Skibsfart har en Dobbeltstilling, udtalte Statssekretær Königs, som gør, at den vanskeligt bliver rigtigt forstaaet i Indlandet. Rederen maa nemlig arbejde internationalt og maa derfor mange Gange tilsyneladende handle mod de nationale Interesser. Indenfor Landets Grænser er det f. Eks. sædvanligt, at man slutter sig sammen i Karteller, men dannes der Karteller med Statsborgere i fremmede Stater, bliver det i Indlandet optaget meget unaadigt.

Rederne opfylder imidlertid, hvad man ofte overser i Indlandet, en økonomisk Pligt, naar de ved Aftaler om Fragtens Størrelse skaber Stabilitet i Godsbefordringen. Der er ingen Fare for, at Kartel-Fragterne stiger for højt, thi dette vilde blot medføre, at »outsidere« vilde underbyde dem. Der er snarere Fare for, at Kartellerne ikke stiger tilstrækkeligt under Højkonjunkturer, hvilket f. Eks. i den sidste Tid har været Tilfældet for Linierederernes Vedkommende.

Det ligger i Kartellets Natur, at Fragterne ikke stiger og falder saa pludseligt som Fragterne indenfor den frie Trampfart, og denne Stabilitet rummer en stor Fordel for Afladerne, der undgaar for store Svingninger i Fragterne.

Saadanne Speditører, som under Højkonjunkturer charterer Skibe og tilbyder dem til Afladerne under Kartelfrachten, gør stor Skade. Foruden saadanne Spe-

ditører findes der ogsaa de saakaldte »taalte outside-re«, som altid tilbyder Fragt noget under Kartelfrachten, og som ikke er uønskede, selv om de ikke bør faa Offentligheden til at tro, at de ved deres lavere Fragtsatser gavner Landet eller dettes Økonomi.

De tyske Redere har et stort Ansvar, naar de repræsenterer Rederierne i de internationale Karteller, og de Resultater, de opnaar, staar i nøje Forbindelse med deres Initiativ og personlige Dygtighed. Rederne tvinges ikke af Regeringen til at indgaa Karteller, og de maa derfor selv nøje overveje, om de staar sig derved.

Dog, det maa stærkt understreges, at den tyske Reder kun kan regne med at have Heldet med sig, hvis Fædrelandets Afladere støtter ham.

Statssekretæren betonede stærkt, at den tyske Skibsfart endnu kun staar paa Femtepladsen i Lloyds Register; alt maatte sættes ind paa at føre Tysklands Skibsfart stærkere i Fronten.

STATEN OG SKIBSFARTEN

Ved Dampskibsselskabet af 1912's Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsadvokat Stein, henviste Skibsreder A. P. Møller til den tidligere udsendte Beretning og Regnskabet som vi har omtalt.

Jeg har modtaget adskillige Breve fra Aktionærer med Forespørgsel om, hvorledes de Midler, der nu gaar til Merindkomstkatten, ellers vilde være blevet anvendt, udtalte Skibsreder Møller.

Jeg finder imidlertid ingen Grund til at komme nærmere ind herpaa og skal kun sige, at hvis disse Midler var blevet i Selskabet, vilde de have fundet konstruktiv Anvendelse.

Statens Ledere har opfordret Borgerne og særlig Aktieselskaberne til at konsolidere, men den konstruktive Økonomi bør ikke alene findes hos Borgerne, men ogsaa hos Staten.

Vort Selskab har konsolideret i mange Aar, men med de nuværende Skatteprinciper er det ikke rationelt at konsolidere.

Generalforsamlingen godkendte enstemmigt Beretning og Regnskab og genvalgte Skibsreder Robert til Bestyrelsen.

Der udtaltes til Rederen en Tak for hans fremragende dygtige Ledelse af Selskabet.

Skibsreder A. P. Møller takkede for Anerkendelsen. Det havde været hans Hovedopgave at virke for Landet og i anden Række for Aktionærerne, men det var ham en Glæde, naar de fik Del i det gode Resultat.

SKIBSFARTEN PAA KINA

Sveriges Redareforening har udsendt en Meddelelse Som en den 20. Marts dateret Skrivelse fra det japanske Udenrigsministerium til den svenske Legation i Tokio vedrørende visse Sikkerhedsforanstaltninger for neutrale Skibe mellem Kwangchouwan og Hongkong.

Det hedder i denne Skrivelse:

Den kejserlige japanske Marine er for Øjeblikket i Aktivitet for at gøre Afbrydelser af de kinesiske Skibes Trafik paa Kysten rundt om Mundingen af Chu-Kiang, i Provinsen Kwang-Tung, mere klart.

Hidtil er det ofte sket, at neutrale Skibe, der kom fra Kwangchouwan — Omraadet langs den kinesiske Kyst for at anløbe Hongkong Havn, er blevet trængt ind i Operationsomraadet for den japanske Marines Skibe og har været navigeret paa en saadan Maade, at de har kunnet tages for fjendtlige Fartøjer.

Hvis de udenlandske Skibe, som færdes langs den nævnte Kyst og passerer Syd om Mundingen af Chu-Kiang, tager Vejen saa nær Fyret Cap Rock som muligt kan dette afværge Fare for ulykkelige Hændelser foraarsagede af Fejltagelser fra den kejserlige japanske Marines Skibe.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havneafgifter for Valparaiso

Ved Dekret No. 238 af 8. Februar d. A., offentliggjort i »Diario Oficial« for den 9. Marts og med Gyldighed fra og med den 24. Marts er de tidligere Bestemmelser om Havneafgifter for Valparaiso ophævet og nye indført.

De nye Tariffer, der alle er nævnt i det omtalte Dekret, omfatter ogsaa Havneafgifter for Skibsanløb som følger:

Kombinerede Fragt- og Passagerskibe:

Skibe under 2.500 Registertons	\$ 200
Skibe over 2.500 Registertons	» 350

for den første Dag, og for de følgende som for

	Under 501 Rgt.	501 til 2500 Rgt.	Over 2500 Rgt.
Fragtskibe:			
Første Dag	\$ 50	\$ 100	\$ 200
Anden Dag	» 75	» 100	» 200
Tredie Dag	» 100	» 200	» 200
Fjerde Dag	» 300	» 400	» 400
Femte Dag	» 400	» 600	» 600

for hver yderligere paabegyndt Dag som for den femte. Skibe, der ikke gaar til Kaj, men kaster Anker eller lægger sig til Bøje i Havnens beskyttede Zone, betaler 50 pCt. af de for Fragtskibe nævnte Afgifter. Skibe, der gaar i Udenrigsfart, betaler Afgifterne i Guld eller Ekvivalente i Papir (plus 300 pCt.).

Skibets Agenter er altid ansvarlige for Betaling af Anløbsafgifterne, naar de har reserveret Anløbsplads, medmindre de to Dage i Forvejen har annulleret Reserveringen.

I §§ 16, 17 og 18 stipuleres der særlige Afgifter for Anløb uden for normal Arbejdstid, ligeledes for Afsejling.

Omladning af Last til andet Skib

Nordisk Skibsrederforening har gennem Test Case Gruppen i London faaet forelagt en Sag, som drejede sig om det tyske Skib »Duburg«, der havde udført en Rejse fra Donau med en Ladning Stykgods i Henhold til berth terms. Blandt Ladningen fandtes et Parti Sennepsfrø-kager paa 150 Tons bestemt for Rotterdam og afskibet i Braila. Konnossementet var udstedt paa Chamber of Shipping Black Sea, Berth Contract Bill of Lading 1902, som ikke indeholder noget Forbehold om, at Rederiet har Ret til at omlade Varen i andet Skib bortset fra følgende Klausul:

»It is mutually agreed that the steamer shall have liberty to sail without pilots; to tow and to be towed and assist vessels in distress; to deviate for the purpose of saving life or property, to convey goods in lighters to and from the steamer at the risk of the owners of the goods but at steamer's expense; and in case the steamer shall put into a port of refuge for repairs, to tranship the goods to their destination by any other steamship«.

Skibet skulde losse baade i Antwerpen og Rotterdam, men da Størsteparten af Lasten blev udlosset i Antwerpen, fandt Rederiet det hensigtsmæssigt og økonomisk at omlade de 150 Sennepsfrø-kager i Lægtene, som derefter blev slæbt gennem Kanalen til Rotterdam, og Ladningen blev leveret Modtagerne i god Orden og uden at være beskadiget. Fragten for dette Parti var 112 Lstr. Imidlertid nægtede Modtagerne at betale Fragten, idet de paaberaabte sig Artikel 519 v i den hollandske Sølov, som bestemmer, at naar Varerne ikke er blevet leveret i Lossehavnen af det dertil fragtede Skib, har vedkommende Rederi ikke Krav paa Fragt.

Sagen blev bragt for Retten, og Rederiet hævdede, at den nævnte Bestemmelse i Søloven ikke kunde komme til Anvendelse, naar Skibet gik i Liniefart, fordi der ikke her forelaa noget befragtet Skib. Denne Indsigelse blev imidlertid forkastet af Retten, som udtalte, at skønt den fandt Resultatet urimeligt, og skønt Modtagerne ved at bruge den nævnte Bestemmelse i den hollandske Søret vilde faa en uberettiget Vinding, saa kunde man dog ikke komme uden om Ordlyden i Bestemmelsen, som gik ud paa, at Fragt for Varer, som blev leveret med andre Skibe, ikke kunde forlanges betalt.

Retten fandt endvidere, at den ovenfor citerede Klausul i Konnossementet, hvorefter Rederiet havde Ret »to convey goods in lighters to and from the vessel« ikke kunde komme til Anvendelse, hvor der var Tale om at sende Varerne fra en anden Havn til Destinationshavnen i Lægtene. Det var kun, naar Skibet havde anløbet en Nødhavn, at det var tilladt Rederiet at omlade Varerne til andet Skib. Retten pointerede, at Udtrykket »the chartered ship« — det befragtede Skib — i den nævnte Artikel i Søloven maatte betyde det Skib, som var nævnt i Konnossementet.

Nordisk Skibsrederforening gør opmærksom paa Sagen, fordi man vil forstaa, at ved Transport til hollandske Havne vil Rederne efter Dommen risikere at miste hele

Fragten, selv om Varerne er leveret i god Orden, men med et andet Skib, hvortil Varerne er omladet, uden at Rederiet i Konnossementerne har forbeholdt sig Ret til saadan Omladning. De fleste Liniekonnossementer indeholder jo Bestemmelser, som giver Rederierne Ret hertil, men en saadan Bestemmelse findes altsaa ikke i Chamber of Shipping Black Sea berth contract Bill of Lading 1902, som er inegat anvendt i Farten fra Donau-Havne.

Foreningen gør opmærksom paa, at den for mange Aar siden havde en lignende Sag til Voldgift i London, hvor Resultatet ligeledes blev, at Rederiet mistede sit Krav paa Fragt, fordi det havde foretaget en uberettiget Omladning af de transporterede Varer.

Transportkontrakter

Nordisk Skibsrederforening meddeler: Naar en Reder overlager en Kontrakt for Transport af et større Kvantum som ikke kan skibes paa én Køl hænder det ofte, at Kontrakten faar en ufuldstændig Form, som fører til Disputer. Meget almindeligt er det, at man udskriver et Certeparti, som angives at være indgaaet mellem vedkommende Befragter og vedkommende Reder, »Owners of the steamer to be nominated«, og at Certepartiet saa faar en Tilføjelse om, at det gælder for Transport af et saa og saa stort Kvantum eller for saa og saa mange Rejser i Løbet af det og del Tidsrum eller lignende.

Rederen gaar i Almindelighed ud fra, at han skal kunne udføre en saadan Kontrakt med befragtede Skibe og at han ikke skal være henvist til at benytte Skibe, som ejes af ham selv eller af de Selskaber, han disponerer over. Han gaar ogsaa i Almindelighed ud fra, at han skal kunne sætte flere Skibe ind og at han ikke bare skal være berettiget til at nominere et bestemt Skib for hele Transporten.

Man kan imidlertid ikke regne med, at dette vil holde Stik. Foreningen har netop haft et Eksempel paa, at en engelsk Befragter har paaberaabt sig Kontraktens Ordlyd om at Borifragtere selv skal være Reder for det Skib, som sættes ind og at han altsaa ikke kan forlange at opfylde Kontrakten med Skib, som han befragter, og Befragteren vil heller ikke gøre nogen Undtagelse for tidsbefragtede Skibe. Med den noget strenge Ordfortolkning af Kontrakten, som man maa regne med, at den britiske Domstol anvender, er der desværre Grund til at frygte for, at Befragteren, om Spørgsmaalet sættes paa Spidsen, vil faa Medhold i sin Opfattelse.

At Kontrakten i dette Tilfælde er formet saaledes, at den er indgaaet mellem vedkommende Befragter og »owners of steamers to be nominated« synes at skrive sig fra, at man har benyttet en Standard-Certepartiform i Stedet for at udskrive en ny Kontrakt. Naar der oprettes en Kontrakt, som omfatter mere end en enkelt Rejse eller konsekutive Rejser, som skal udføres med et enkelt Skib, bør der skrives en Kontrakt, hvor man ubundet af trykte Certepartiformularer aftaler direkte hvilke Rettigheder og Forpligtelser Parterne overlager. Er det Mening, at en bestemt Certepartiform skal lægges til Grund ved Udførelsen af de enkelte Rejser, kan dette aftales som et særskilt Punkt til Kontrakten.

Den amerikanske Indvandringslovgivning. Deporterete Søfolk

»Federal Register« for 19-3-38 indeholder en af »Commissioner of Immigration and Naturalization« den 17. s. M. udfærdiget Bekendtgørelse, ifølge hvilken udenlandske Søfolk ombord paa Skibe, der ankommer til amerikansk Hav, vil være at tilbageholde ombord, jvf. Sec. 19 og 20 i Immigration Act of 1924, saafremt de tidligere i Henhold til Lov (derunder ogsaa den med ovenciterede Indberetning indsendte Lov af 14/5 37) har været deporteret fra U.S.A. og ikke har opnaaet fornøden Indrejsetilsladelse.

Ordlyden er følgende:

DETENTION OF SEAMEN ON BOARD VESSELS ON WHICH EMPLOYED

March 17th, 1938.

By virtue of and pursuant to the authority conferred by Section 24 of the Immigration Act of 1924 (Act of May 26, 1924, 43 Stat. 166; 8 U.S.C. 222), and Section 23 of the Immigration Act of 1917 (Act of February 5, 1917, 39 Stat. 892; 8 U.S.C. 102), Rule 7, Subdivision E, Paragraph 4 of the Immigration Rules of January 1, 1930, as amended is hereby cancelled; Paragraphs 5 and 6 are renumbered respectively Paragraphs 4 and 5; and Paragraph 3 is amended to read as follows:

»Par. 3. It shall be the duty of the inspector to order detained on board, in accordance with the provisions of Sections 19 and 20 of the Immigration Act of 1924 (43 Stat. 164; 8 U.S.C. 166—167), (1) any alien seaman who has been heretofore or is hereafter arrested and deported in pursuance of law and is found employed on any vessel arriving in the United States, unless he has obtained

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Til Trods for at den i vor forrige Beretning omtalte større Aktivitet paa de oversøiske Markeder ogsaa har gjort sig gældende i den nu forløbne Uge, synes der, ikke alene blandt Befragterne, men hvad værre er, ogsaa blandt Rederne, at gøre sig den Opfattelse gældende, at den nuværende Aktivitet kun er af forbigaaende Karakter, og at en virkelig Ændring til det bedre for Rederne tidligst kan ventes til Efteraaret, og Redernes Forsøg paa at hæve Raterne paa de Markeder, hvor der i Øjeblikket faktisk er Chancer, f. Eks. i Østen, er derfor ogsaa saa underlig valne.

River Plate Markedet er hvad Forretninger paa London Børsen angaar stadig uden Spor af Liv, men af og til gøres der enkelte Forretninger paa Continentet, efter hvad der rapporteres til Minimalraterne. De øvrige Kornmarkeder har været jævnt aktive. Montreal har taget nogle Baade og i enkelte Tilfælde betalt 3d. Præmie for tidlige Positioner, men Hovedmassen af Forretningerne har været gjort til Minimalraterne. Til Skandinavien ligger Raten omkring 19 Cts. pr. 100 lbs. Fra Golfen sluttet fortsat til 2/9d. Basis Antwerp eller Rotterdam med 3d. mere for p. p. UK. Australien betalte igen Minimalraterne for UK./Cont. Destinationer, Option Vladivostock eller Sydfrika til 20/6d.

Fra Cuba fortsattes den bedre Efterspørgsel, der allerede gjorde sig gældende i forrige Uge, og det lykkedes paa Basis heraf Rederne at faa Raten noget op. Der kan antagelig idag opnaas omkring 17/3d. maaske 17/6d. fra Cuba med 1/- mindre fra San Domingo. Det nordamerikanske Marked er iøvrigt uden større Liv. Der noteres enkelte Scrapjerns Ladninger til UK. til omkring 17/-, hvorimod det i Øjeblikket synes at være umuligt at faa Forretning i Stand til Japan paa Grund af de japanske Valutarestriktioner. Man venter dog, at dette Forhold vil trække sig i Lave i Løbet af kort Tid.

Pacifickyst Markederne er stadig meget rolige. Der har været forskellige tentative Forspørgsler efter Tonnage for Scrap fra Californien til Japan, men ogsaa paa dette Marked stiller japanske Valutavanskeligheder

sig hindrende i Vejen for Forretning. Lumber Transpacific viser ikke noget Liv, men der noteres en enkelt Ordre til Australien, for hvilken indikeres omkring £6500.— for en Baad paa omkring 480,000 Bale. Fra British Columbia til UK. indikeres 23/6d. for Maj/Juni Tonnage.

Østens Markeder har været ret aktive. Soyabønner sluttedes til 25/6d. og senere til 26/6d. og yderligere Maj, Nødsfald tidlige Junidampere kan placeres til sidstnævnte Rate. Ris fra Saigon har taget ikke saa faa Baade, og Befragterne har maattet sætte Raten noget op. Niveauet ligger omkring 28/- for Maj/Juni, 28/6d. for Juli. For Ris fra Rangoon til Peru og Cuba indikeres 35/-.

Fra Philippinerne noteres stadig Sukker til U.S. Atlantic eller Gulf til \$6,50 og fra Java kan faas Sukker til Valparaiso til 24/- eller til Marseilles/Casablanca til 25/-, Continentet 27/6d.

Fra Madras Kysten noteres 27/6d., og fra Karachi er sluttet til 25/- for Kerner/Linsæd til p.p. UK. for Maj Lastning. For Hvede Karachi/UK. noteres 22/6d. for Julilastning. Erts Vizagapatam/Workington er sluttet til 23/6d., Maj/Juni.

Middelhavet hjem er stadig utilfredsstillende, men forhaabentligt hjælper det, naar Trælastsæsonen for Alvor begynder og disse Markeder tiltrækker en Del af den Tonnage, der sejler paa Middelhavet.

Udgaaende Kulforretninger er uden større Ændringer. Wales/Alexandria ligger omkring 6/6d. à 6/9d., Wales/Lower Plate 14/-, Østkyst/Danmark omkring 4/- for 3000 Tonnere med hurtige Expeditioner.

Paa Trælastmarkederne rapporteres stadig enkelte Slutninger til Minimalraterne, men den store Befragtning har endnu ikke rigtigt taget sin Begyndelse.

Timechartermarkedet har været ret roligt. Russerne fortsætter med at tage Tonnage for Trælastsæsonen til Minimalraterne. I Vestindia Farten er Forholdene utilfredsstillende. En enkelt 4000 Tonner sluttedes til \$1,137½, men denne Rate kan ikke gentages, idet der for lignende Baad nu kun bydes \$1,25 for Rundtur. Raten for 5000 Tonnere ligger omkring \$1.

3. Maj 1938.

from the Secretary of Labor, in conformity with law, permission to reapply for admission and arrives at least one year after the date of deportation; and (2) any alien seaman found subject to exclusion from admission to the United States under Section 23 of the Immigration Act of 1917 (39 Stat. 892; 8 U.S.C. 102, as amended by the Act of May 14, 1937, 50 Stat. 164), because he was removed from the United States subsequent to May 13th, 1937, in the manner provided in the last mentioned statutes, unless permission to apply for readmission has been

granted to such alien by the Secretary of State and the Secretary of Labor. In emergent cases seaman covered by this paragraph may be accorded hospital treatment as provided in the regulations relating to seamen.
(SEAL).

James L. Houghteling,
Commissioner of Immigration and
Naturalization.

Approved:

Frances Perkins, Secretary.

(F.R. Doc. 38 816; Filed, March 18, 1938, 12:27 p.m.).

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Erstatning

Ved Sø- og Handelsretten er faldet Dom i den Sag, som af Marstal-Damperen »Dorthea« Rederi var anlagt mod den finske Damper »Krista« Rederi i Anledning af den tidligere omtalte Kollision, som fandt Sted Fredag den 19. Marts i Fjor ved Skagen.

»Dorthea« Rederi krævede nu den finske Dampers Rederi dømt til at betale 400,000 Kr. i Erstatning som Andel i Tabet, der ialt var paa 547,000 Kr.

Det finske Rederi krævede paa sin Side sig frifundet og krævede Marstal-Rederiet dømt til at betale 31,000 Kr. i Erstatning.

Sø- og Handelsrettens Dom fastslog, at der var begaaet Fejl paa begge Sider, hvorefter Retten ansatte Erstatningen saaledes, at »Krista« Rederi blev dømt til at betale »Dorthea« Rederi en Erstatning paa 161,386 Kr. samt Sagens Omkostninger med 4,000 Kr.

Brand om Bord

I Onsdags var der Udrykning til Burmeister & Wains Værft paa Refshaleøen, hvor der var opstaaet Ild i Kul-

beholdningen om Bord i »Elisabeth Mærsk«. Det voldte Brandmændene noget Besvær at naa ned til Ilden; men da det først var lykkedes, var Slukningen tilendebragt paa en halv Time.

Norsk Motorskib sunket ved Skagen

Fredag Formiddag er det norske Motorskib »Fjeldøy« af Haugesund pludselig kæntræt og sunket paa 120 Meter Vand 15 Kvartmil Nord for Skagen. Besætningen, 7 Mand, blev taget om Bord paa Kutteren »Bjørn« af Skagen, Skipper Bjerg Nielsen, og indkom ved 13-Tiden til Skagens Havn. Der blev intet reddet om Bord. Skibet var lastet med Hvallever, der laa løs i Lasten.

»Fjeldøy« var paa Rejse fra Tønsberg til Karlshamn i Sverige. Aarsagen til Forliset maa søges i den Omstændighed, at Lasten ved Skibets Rullen i Søen har forskubbet sig saa meget, at Skibet krængede over.

Det lykkedes Kutteren »Bjørn« at bjerpe nogle Tdr. Smøreolie samt Skibsjollen, medens alt andet, herunder ogsaa alle Besætningens Ejendele, gik tilbunds med Skibet.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Marts Maaned 1938

Nation	Antal	N.R.T.
Danske	1,251	363,108
Svenske	247	65,503
Norske	27	43,697
Tyske	106	24,632
Engelske	21	24,171
Finske	34	30,880
Hollandske	30	13,079
Letlandske	5	6,946
Estlandske	4	3,617
Islandske	5	4,069
Amerikanske	7	21,975
Græske	1	2,786
Polske	2	16,204
Jugoslaviske	1	2,704
Litauiske	2	978
Ialt....	1,743	624,349

Det skandinaviske Forhyringskontor

Det nye fællesskandinaviske Forhyringskontor, til hvilket de endelige Planer blev udarbejdet paa det omtalte Møde mellem Reder- og Sømandsrepræsentanter i København fornylig, kan nu betragtes som definitivt sikret. Kontoret vil blive aabnet i New York snarest muligt.

Om Kontorets Organisation foreligger fra norsk Side nogle nærmere Oplysninger: Det skal staa under de deltagende Organisationers Kontrol og arbejde under deres Ansvar. Den daglige Ledelse vil blive underlagt et Styre, bestaaende af tre Medlemmer, hvoraf de to repræsenterer henholdsvis Sømands- og Redergruppen, medens det tredje, Formanden, bliver den norske Generalkonsul i New York, R. C. Christensen, der har interesseret sig meget for at faa tilvejebragt en Ordning af Forhyringsforholdene i Amerika.

Til disse norske Oplysninger kan vi føje, at Kontorets Bestyrelse sandsynligvis vil komme til at bestaa af Nordmænd, men at der for Redernes Repræsentant kan ventes valgt en dansk Suppleant. Til at forestaa Arbejdet paa Kontoret, vil der blive ansat en Bestyrer og en Assistent. Bestyreren vil formentlig blive en Rederrepræsentant, medens Assistenten bliver en Mandskabsrepræsentant. Forhyringskontoret bliver indregistreret som et almindeligt Firma, og efter Planen skal det økonomisk set hvile i sig selv, saaledes at den sædvanlige Forhyringsafgift dækker Udgifterne til Administrationen.

Alle Forhyringspørgsmaal for skandinaviske Skibe i amerikanske Havne vil blive henvist til Kontoret i New York, og det er et meget betydeligt Antal Forhyringer, der er Tale om. Alene for Norges Vedkommende menes der at være ca. 2000 Paamønstringer om Aaret. For Danmark er Tallet naturligvis ikke saa stort, men dog ret betydeligt.

Oslo—København—Stettin-Ruten

Det Forenede Dampskibsselskab indledede Mandag den 2. Maj Sommerfarten mellem København og Stettin, ligesom i Fjor er det Passager-Motorskibet »Vistula«, der skal besørge Trafikken. Skibet gaar fra København hver Mandag, Torsdag og Lørdag Kl. 17.30, og fra Stettin Onsdag, Fredag og Søndag Kl. 19.30 med Ankomst til København Torsdag, Lørdag og Mandag Morgen Kl. 7.30.

I København faar »Vistula« Forbindelse med »Kronprins Olav« paa Oslo-Ruten, foreløbig dog kun de to Gange om Ugen. »Kronprins Olav« afgaar nu fra København hver Tisdag, Torsdag og Lørdag, men fra 25. Juni indledes Sommerfartplanen, hvorefter de to Skibe faar Tilslutning med hinanden hver Mandag, Torsdag og Lørdag med Ankomst om Morgenen og Afgang til Stettin Kl. 17.30, og til Oslo Kl. 18.30.

Havnebestyrelsen

I Havnebestyrelsens Møde forleden holdt Formanden, Overpræsident Bülow en Takketale over de to afgaaede Medlemmer, Borgmestrene Hedebo og P. J. Pedersen. — Overpræsidenten mindede om, at begge Borgmestre har siddet i vigtige Udvalg, hvor de har udført et stort Arbejde. Hver for sig vil de blive mindet som særprægede Personligheder.

Forslaget om den nye Lønordning for Havnens Tjenestemænd gav Anledning til enkelte Udtalelser.

Havnedirektør Laub gennemgik Forslaget, hvorefter Havnevesenet ogsaa gaar over til Statens Lønnings-System. Merudgiften bliver ca. 30,000 Kr. aarligt. Hertil kommer dog yderligere 15,000 Kr. som Følge af Reguleringstil-læget.

Lønningsudvalget, som herefter nedsattes, kom til at bestaa af Direktørerne Svanholm, Kørbing og Munk samt Forretningsfører Fløtkjær, Landstingsmand Stensballe og Departementschef Dalhoff.

Stabelafløbning

Nybygning Nr. 634's Afløbning fra Burmeister & Wains Værft paa Refshaleøen fandt Sted Torsdag.

Skibet bygges for den rumænske Regering og er et Passager- og Lastskib, konstrueret til Bureau Veritas Klasse + 1 3/3 L. 1.1.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 432' 6" X 57' 9" X 30' 9", og det er et Søsterskib til »Transilvania«, som løb af Stabelen for nogle Maaneder siden.

Skibet faar elegante Linier og bliver helt igennem smagfuldt og moderne indrettet. Der vil saaledes om Bord være elektriske Kraner, Spil og Styremaskine etc., en gennemført kunstig Ventilation, Luftkonditionering i flere Saloner, samt store Last- og Proviantkølenlæg. Desuden vil der blive indrettet Biograf, og Højttalere til Transmission af Musik og Nyhedsstof vil blive anbragt paa Dæk og i flere af Kabytterne. Til Sikring af Sejladsen vil de mest moderne Navigationsinstrumenter blive taget i Brug, saasom Ekkolod, Radiopejling, etc. Det siger sig selv, at Køkkenet vil blive indrettet efter de nyeste Principper, saaledes at selv et meget fordringsfuldt Publikums Krav vil kunne opfyldes.

Til Stede ved Afløbningen var: den rumænske Minister Georges Assan, Legationsraad Marcel Romanesco med Frue, den rumænske Ingeniør Aurel Theodoru, der fører Tilsyn med Skibets Bygning, Ingeniør G. Scherffenberg fra Bureau Veritas. Endvidere fra Burmeister & Wain Direktørerne C. A. Møller, G. Dithmer og A. Houmøller, alle med Fruer, samt Værftets Ingeniører.

Afløbningen, der fandt Sted uden nogen Ceremoni, forløb heldigt, og Skibet bærer Navnet »Basarabia«.

Ny Stykgodskaj ved Knippelsbro

Havnebestyrelsen har vedtaget at lade bygge en Stykgodskaj paa Strækningen ud for Knippelsbrogade, som i de senere Aar har ligget hen. Foreløbig blev der bevilget 100,000 Kr. til Arbejdet.

Under Forslagets Behandling i Havnebestyrelsen oplyste Havnedirektør Laub, at der er ført Forhandlinger med Burmeister & Wain om det fremtidige Projekt. Værftet er indforstaaet med, at Kajen rykkes tilbage, saa der kan afgives lidt mere Plads til Losningen. Der er herved skabt de ønskede Muligheder for en Videreførelse af Stykgodskajen helt ned forbi Maskinhallen til Kanalindsejlingen ved Sukkerfabrikerne. Ud for Maskinhallen bliver det imidlertid nødvendigt at lægge Bolværket helt op til Gavlens, saa der bliver ingen Kajplads her.

Havnedirektøren oplyste endvidere, at Burmeister & Wain med Tiden har til Hensigt at lade det tilstødende Bassin, som strækker sig fra Havneløbet ned til Overgaden oven Vandet, udfylde.

Islandsk Styrmandsstrejke

Der er udbrudt Styrmandsstrejke paa den islandske Handelsflaade — 5 Skibe er allerede standset i Reykjavik. Der har i længere Tid været ført Forhandlinger hos Forligsmanden.

Grenaa-Hundested Færgefart

Aktieselskabet Grenaa-Hundested Færgefart har afholdt Generalforsamling, hvor Formanden, Direktør J. P. Pedersen, aflagde Regnskab. Der er i 1937 indsejlet ca. 650,000 Kr. eller ca. 100,000 Kr. mere end Aaret forud. Der afskrives 61,771 Kr. paa Færgerne, og Netto-Overskudet andrager 181,600 Kr. Til Reservestof henlægges 45,000 Kr., og til Udbetaling af 8 pCt. Dividende til Aktionærerne medgaar 60,000 Kr., hvorefter ca. 84,000 Kr. overføres til nyt Regnskab.

D.F.D.S. forhøjer Taksterne

Det forenede Dampskibsselskab har fra 1. Maj forhøjet sine Godstakster paa samtlige indenlandske Ruter med 10 pCt.

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkco

ROTTERDAM

Telephones:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

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

Repræsentant for Danmark:
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13778.

Forøgelse af Svendborg-Flaaden

Gennem Firmaet v. d. Hude & Søn, Svendborg, har Kaptajn Rich. Rasmussen, Nyborg, købt Motorsejleren »Alice«, der hidtil har hørt hjemme i Rønne, men som nu vil faa Hjemsted i Svendborg, der for Øjeblikket er til Besigtigelse paa Thuro, overtages i disse Dage. Fremtidig Reder og Mægler bliver v. d. Hude & Søn.

»Alice«, der er solgt af Kaptajn H. K. Olsen, Rønne, er paa 90 Tons og er bygget i Svendborg.

Savskæreri ved Nakskov Skibsværft brændt

I Torsdags opstod der Ild i Savskæreri ved Nakskov Skibsværft. Brandvæsenet mødte straks med stor Udrykning, og i Løbet af en halv Times Tid var Ilden slukket, men da var hele Savskæreri totalt nedbrændt. Derimod lykkedes det at redde de nærliggende Tømmerstabler og Værftets Ophalerbedding.

Hvorledes Ilden er opstaaet, vides endnu ikke.

Maskinisteksamen

Ved de i Foraaret 1938 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserprøven* mødte 47 Eksaminander, hvoraf 45 bestod. Til *Maskinpasserprøven* mødte 36 Eksaminander, hvoraf 32 bestod. Til *Den almindelige Maskinisteksamen* mødte 66 Eksaminander, hvoraf 58 bestod. Til *Haandværkerprøven* mødte 68 Eksaminander, hvoraf 66 bestod.

Stranding

Den tyske Dampet »Condor« strandede forleden paa Fyns Hoved med 120 Kreaturer om Bord, men blev bragt flot af Sviters »Svava«.

Skibet, der ved Stranden har faaet alvorlige Buler i Bunden og er noget læk, blev først ført til Farvandet ved Romø. Her blev den levende Last ført om Bord i Damperen »Kattsund«, der gennem Radioen var rekvireret fra Lübeck. Medens »Kattsund« førte Kreaturerne videre til Wismar, gik »Condor«, assisteret af »Svava«, til Svendborg, hvor Damperens Skader skal besigtiges.

Søkort

Det kongelige danske Søkortarkiv har udsendt to nye fortræffelige Søkort, denne Gang Svendborgsund og Diskobugten. De vil gøre deres Gavn som de tidligere, og vi har blot at konstatere de nye Korts Udsendelse.

Lloyds List's Fragtindex

Lloyds List's Trampfragtindex er for Marts Maaned be-

regnet til 93,14, hvilket er 1,71 pCt. lavere end i Februar. For Marts 1937 var Index 103,27. Det viser fortsat Nedgang i de sidste seks Maaneder og ligger nu godt 30 pCt. under Topniveaueet i September 1937.

PERSONALIA**Dødsfald**

Pensioneret Fyrmester C. A. Hansen, Søndervig, er død, 74 Aar gammel. Den Afdøde har i en længere Aarrække været Fyrmester ved Nørre Lyngvig Fyr paa Holmslands Klit.

Fhv. Redningsmand Peter Hjortlund, Klitlund, er død, 81 Aar gammel. Den Afdøde havde i mange Aar gjort Tjeneste ved Redningsbaaden ved Aalbæk Redningsstation.

Fhv. Skibsfører Chr. P. Mikkelsen, Ærskøbing, er død, 69 Aar gammel. Han havde siden sin Ungdom været Skibsfører i Amerika og især opholdt sig i San Francisco, indtil han for nogle faa Aar siden lagde op og vendte tilbage til Fødebyen i 1932.

60 Aar

Grundlæggeren og Redaktøren af Svensk Sjöfartstidning *Fritz Schéel* fyldte forleden 60 Aar.

I over en Menneskealder har Redaktør Schéel ledet Svensk Sjöfartstidning og gjort det til et alsidigt, velredigeret Blad. I over 40 Aar har han været Journalist, bl. a. ved Göteborg Morgenpost og siden i en lang Aarrække ved Göteborgs Handels- og Sjöfartstidning, hvis Skibsfarts-Afdeling han stadig redigerer. Ogsaa fra Danmark skal der i Dagens Anledning sendes en Lykonskning til vor udmærkede svenske Kollega, fra hvis Haand det altid er os en Glæde at modtage Indlæg, Ekspert som han er indenfor sit Felt — foruden at han er en fortræffelig Journalist og en charmerende Personlighed.



BUKH DIESEL MOTORER
4 TAKT
MED TRYKFORSTØVNING
MED TRYKLOMBØSSMØRING

HOVED- HJÆLPE-
MOTORER 6-600 H. K. MOTORER

A/S MOTORFABRIKEN BUKH

TELF. 505 . KALUNDBORG . TELF. 506

POSITIONSLISTE PR. 4. MAJ 1938**A**

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Louisburg 27.4. til Parrsboro.
s.s. *Aarø* pass. Dover 16.4. p. R. t. Setubal.
s.s. *Aase* pass. Beachy Head 23.4.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Brunsbüttel 12.4. til Trinidad.
s.s. *Absalon* ank. Port Talbot 26.4.
m.s. *African Reefer* pass. Christobal 30.4.
m.s. *Afrika*, Kolls, ank. Göteborg 3.5. udg.
s.s. *Agnete* afg. Dakar 15.4. til Nizza.
s.s. *Agnete Mærsk* pass. Gibraltar 21. 4. vestg.
s.s. *Alabama* ank. Santos 27.4.
s.s. *Alfa* ank. Palma de Mall. 1.5.
s.s. *Alf* ank. Danzig 27.4.
s.s. *Algarve* ank. Alexandria 1.5.
m.s. *Almena* afg. New York 21.4. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Aden 3.5. til Suez hjg.
s.s. *Allsund*, Hansen, afg. Montevideo 16.4. til Aarhus via Amsterdam.
m.s. *American Reefer* afg. Alexandria 3.5.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Göteborg 4.5. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Aruba 24.4. til Buenos Aires.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Cristobal 21.4.
s.s. *Anna* ank. Genova 30.5.
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Cape of Good Hope 30.4. p. R. t. Sydney udg.
s.s. *Anne* pass. Spurn Head 22.4. p. R. t. Halden.
m.s. *Argentina* ank. Galveston 1.5.
m.s. *Arizona* afg. Esbjerg 26.4. til Buenos Aires.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Antwerpen 14.4.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. 32° N. 154° W. 23.4. p. R. t. Yokohama.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Polygyros 30.4. til Oran.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Melbourne 26.4. udg.
s.s. *Aslaug* ank. Teneriffe 21.4.
m.s. *Asnæs* pass. Spurn Point 30.4.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Port Alberni 16.4.
s.s. *Astra* afg. Norfolk 22.4. til Havana.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Ribadeo 28.4.
m.s. *Australian Reefer* afg. Santos 1.5.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. Kobe 1.5. til Saigon hjg.
s.s. *Avance* pass. Spurn Head 4.3. til Haifa.

B

s.s. *Belgien* ank. Methil 28.4.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Rotterdam 18.4.
s.s. *Bergenshus* i Dok i Frederikshavn.
s.s. *Bertha* ank. Hundested 25.4.
s.s. *Bes* pass. Lissabon 25.4.
s.s. *Betta* ank. Sevilla 3.5.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Pensacola 29.3.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Funchal 23.4.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Argentiera 28.4.
s.s. *Bodil* ank. Kbhvn. 5.4.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Bangkok 29.4. til Saigon hjg.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Helsingør 8.4.
s.s. *Birgitte* afg. Liverpool 20.4. til Rabat.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. New York 16.4. til Carontes.
s.s. *Brasilien* ank. San Lorenzo 26.4.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Santos 26.4.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Mariupol 14.4. til Boston.
s.s. *Britta* afg. Las Palmas 2.5.
s.s. *Broholm* ank. Antwerpen 30.4.
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. 44,05° N., 52,00° W. 1.5. p. R. t. Portland, Maine, U.S.A.
s.s. *Brynhild* afg. Danzig 1.5. til Montreal.

C

m.s. *California* afg. Stockholm 30.4. til Buenos Aires.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Seattle 29.4. udg.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Hamburg 3.5.
s.s. *Carmen* pass. Helsingør 2.5.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 17.4.
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 2.5.
m.s. *Chastine Mærsk* ank. New Orleans 22.4.
m.s. *Chilean Reefer* afg. Talcahuano 1.5.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Suez 4.5. til Ras Mallap udg.
s.s. *Christiansborg* afg. Norfolk 30.4.
m.s. *Chr. Holm* afg. Aruba 26.4. til Montevideo.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Baltimore 24.4.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Moulmein 13.4.
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Nr. Sundby 1.5. til Danzig.
s.s. *Clara*, Johansen, ank. Kbhvn. 28.4.
s.s. *Clara Clausen* afg. Aalborg 26.4. til Lübeck.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

3.5.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	450,00	AMSTERDAM.....	250,55
BERLIN.....	180,80	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	13,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,80	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜNICH.....	103,45	PRAG.....	15,80
ROM.....	23,90	WARSAWA.....	85,35

m.s. *Columbia*, Müllertz. forv. ank. London 3.5.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Gdynia 27.4.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Halifax N. S. 2.5.

D

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 22.4. til Stockholm.
 s.s. *Dagmar* ank. London 2.5.
 s.s. *Dagmar* afg. Malaga 2.5.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Tyne 29.4. til Kbhvn.
 m.s. *Danmark* ventes til Rotterdam 9.5.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Hongkong 1.5. til Shanghai udg.
 s.s. *Delaware* ank. Kbhvn. 15.4.
 s.s. *Douro* ank. Bergen 3.5.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Helsingør 24.4.
 s.s. *Edu. Nissen* afg. Gdynia 14.4.
 s.s. *Effe Mærsk* oplagt.
 s.s. *Egholm* afg. Oran 2.5. til Algier.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Gibraltar 23.4.
 m.s. *Eleonora Mærsk* pass. Gibraltar 5.4. p. R. t. Corpus Christi.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. London 1.5.
 s.s. *Elisabeth* ank. Neustadt 26.4.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* i Kbhvn. for Eftersyn.
 s.s. *Ellensborg* afg. Gdynia 2.5.
 s.s. *Ellen* ank. Trelleborg 25.4.
 s.s. *Else* ank. Gdynia 3.5.
 s.s. *Emanuel* forv. afg. Marstal 5.5. til Svendborg.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Horta 17.4.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Bahrein 16.4.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Grangemouth 2.5.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* pass. Cape Verde 25.4. p. R. t. Freetown.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* ank. Alexandria 1.5.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Christobal 30.4. til Los Angeles udg.
 s.s. *Ester* ank. Oporto 2.5.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Santander 3.5.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* pass. Lands End 21.4. p. R. t. Santos.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Kingston 2.5. til London hjg.

F

m.s. *Fanø* afg. Peterhead 3.5.
 s.s. *Finland* afg. Kbh. 27.4. til Stettin.
 s.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Colombo 1.5. udg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Dover 30.4.
 s.s. *Frankrig* ank. Kbhvn. 22.4.
 s.s. *Fredensborg* ank. Barry 21.4.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Dunkirk 3.5.
 s.s. *Freya* ank. Genoa 18.4.
 s.s. *Frida* pass. Christobal 16.4.
 s.s. *Frode* ank. Galveston 29.4.
 s.s. *Fylla* afg. Gdynia 26.4. til Shoreham.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 30.4. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* afg. Portland, Me., 30.4. til Galveston.
 s.s. *Gerd* ank. New York 13.4.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Birmingham 2.5.
 s.s. *Gerda* ank. Nakskov 26.3.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Yokohama 27.4. til New York.
 s.s. *Gorm* ank. Swansea 30.4.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Hongkong 27.4. til Shanghai.
 s.s. *Grete* pass. Flores 3.5.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* ank. St. John, N.B. 21.4. p. R. t. Whitehaven.
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Port Said 27.4.
 s.s. *Gunhild* ank. Antwerpen 15.4.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Sfax 19.4.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 16.4. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. Clyde 12.3. til Haifa.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Ghent 29.4.
 s.s. *Halfdan* afg. Riga 2.5. til Kbhvn.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* ank. Constanza 17.4.

s.s. *Hans Broge* afg. London 29.4. til Kbhvn.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Safi 18.4.
 s.s. *Hans*, From, afg. Skive 4.5. til Menstad.
 s.s. *Harald* forv. afg. Swansea 3.5. til Kbhvn.
 s.s. *Harriet* ank. Svendborg 20.3.
 s.s. *Helene* afg. Kotka 3.5.
 s.s. *Helga* ank. New York 28.4.
 m.s. *Helvig* ank. Greenock 29.4.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Port Arthur 13.4. til Corpus Christi.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Frederikshavn 26.4.
 m.s. *Herdis* afg. Liverpool 20.4. til Las Palmas.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Immingham 22.4.
 s.s. *Hilde* pass. Dover 20.4. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 27.4.
 s.s. *Holland* ank. Hull 28.4.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Minicoi 29.4. til Aden hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt i København.
 s.s. *Inge Mærsk* pass. Lizard 29.4. vestg.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Antwerpen 21.4.
 s.s. *Inger Toft* afg. Capelle 1.5.
 s.s. *Inger* ank. Sele 1.5.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Ghent 19.4.
 m.s. *Ireland*, Meinertz, afg. Santos 1.4. til Newport News.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Haderslev 30.4. til Danzig.
 s.s. *Ivar* afg. New York 20.4. til Oslo.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 1.5.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Pointe-a-Pitre 13.4.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Messina 26.4. p. R. t. Avonmouth.
 m.l. *Jane Mærsk* afg. Tampico 17.4.
 m.s. *Java*, Christensen, ank. Dairen 27.4. hjg.
 s.s. *Jenny* afg. Rotterdam 3.5.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Dover 22.4. vestg.
 s.s. *Johanne* ank. Susak 26.4.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Partington 22.4. til Saffi.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 2.5.
 s.s. *Jonna*, pass. Hirtshals 4.5.
 s.s. *Juliane* afg. Pomaron 16.4.
 m.s. *Julandia*, Topp, afg. Middlesbrough 3.5. til Antwerp udg.
 s.s. *Jutta* ank. Sörnäs 2.5.
 s.s. *Jytte* ank. Gdynia 20.4.
 s.s. *Jægersborg* pass. Kbhvn. 2.5.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Bordeaux 26.4.
 s.s. *Kalø*, Brockmann, ank. Cagliari 28.4.
 s.s. *Karen* ank. Oran 25.4.
 s.s. *Karen Toft* ank. Reykjavik 29.4.
 s.s. *Karla* afg. Partington 30.4.
 s.s. *Katholm* ank. Manchester 29.4.
 m.l. *Katrine Mærsk* pass. Bermuda 23.4.
 s.s. *Kentucky* afg. New Orleans 26.4. til Norfolk, Va.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Venedig 9.4.
 s.s. *Kirsten* afg. Hamburg 31.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Jaffa 15.4. til Tel Aviv.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Kbhvn. 12.3. Oplagt.
 s.s. *Knud Rasmussen*, Rulefart paa San Francisco, Los Angeles & Port Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Svendborg 20.4.
 s.s. *Knud* pass. Gibraltar 21.4.
 s.s. *Kongea* afg. Danzig 26.4. til Tyne.

L

s.s. *Laila* pass. Christobal 30.4.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Marseilles 3.5. til Port Said udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* pass. Ækvator 29.4.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Port of Spain 14.4.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Alexandria 23.4.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Aalborg 22.4. til Montreal.
 s.s. *Lillian* afg. Oslo 2.5.
 s.s. *Lilleborg* afg. Burntisland 29.4.
 s.s. *Lily* afg. Kiel 28.4. til Gdynia.
 s.s. *Linda* ank. Las Palmas 2.5.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Danzig 29.4. til Grimsby.
 m.s. *Louisiana* afg. Kbhvn. 17.4. til Buenos Aires.
 s.s. *Lotta* søsat Aalborg 22.4.
 s.s. *Lotte* afg. Manchester 28.4. til Llanely.
 m.s. *Lundby, Lund*, forv. afg. Barbadoes 3.5. til Monteal via St. Lucia og St. Kitts.
 s.s. *Lynæs* pass. Valentia 3.5.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Freeport 12.4. til Louisburg N.S.
 s.s. *Magnus* ank. Dunkirk 2.5.
 s.s. *Maja* ank. Immingham 3.5.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Osaka 3.5. udg.
 s.s. *Marna* ank. Valparaiso 20.4.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Riga 25.4. til Birkenhead.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Hongkong 28.4.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Huelva 30.4. til Ghent.

s.s. *Margrete* ank. Grangemouth 27.4.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 1.5.
 s.s. *Marianne* afg. Riga 25.4.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Tuxpam 12.4.
 s.s. *Marie Toft* ank. Bordeaux 27.4.
 s.s. *Marocco* ank. Antwerpen 30.4.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Helsingør Dok 22.4.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Skagen 28.4. sydg.
 s.s. *Marx* pass. Spurn Hd. 28.4. udg.
 s.s. *Maryland* ank. Aarhus 30.4., afg. forv. 3.5. til Vejle.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Hampton Rds. 12.4. til Rouen.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. London 1.5. hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 27.4.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Sabang 12.3. til Bangkok.
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 3.5. til Gdynia og Danzig.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Kbhvn. 30.4.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* pass. Helsingør 2.5.
 s.s. *Nancy* afg. Plymouth 2.5.
 s.s. *Nerma* ank. Göteborg 15.4.
 s.s. *Nevada* afg. Halmstad 26.4. til Montreal.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Seattle 21.4.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Boston 21.4.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Helsingør 16.4.
 s.s. *Niobe* pass. Finnisterre 3.5.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* pass. Havre 20.4. p. R. t. New York.
 s.s. *Nordborg* ank. Methil 1.5.
 s.s. *Nordby* ank. Kbhvn. 27.4.
 m.s. *Norden* afg. Yokohama 15.4. til New York.
 m.s. *Nordfarer* afg. Port Said 19.4. til Rotterdam.
 m.s. *Nordhavet* afg. Gibraltar 19.4. til Philadelphia.
 m.s. *Nordhval* ank. Cristobal 13.4.
 m.s. *Nordkap* pass. Gibraltar 7.4.
 s.s. *Nordlys* pass. Dunnet Head 6.4. p. R. t. Sevilla.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Rosario 23.4.
 m.s. *Nordpol* afg. St. Pedro 17.4. til Kobe.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 3.5.
 s.s. *Olga* ank. Southampton 28.4.
 m.s. *Olga S.* afg. New York 21.4. til Antwerpen.
 s.s. *Oluf Mærsk* pass. Helsingør 22.4. sydg.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Trinidad 1.5.
 m.s. *Oregon* ank. Oslo 2.5.
 s.s. *Orion* pass. Cape Race 15.4. p. R. t. London.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Sete 27.4. til London.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Norfolk 18.4.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Kbhvn. 2.5. til Hoek van Holland.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Norfolk 15.4.
 m.s. *Panama*, Juul-Christensen, ank. Oslo 2.5. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Huelva 30.4. til Ghent.
 s.s. *Paula* pass. Christobal 28.4.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Kohsichang 3.5. til Saigon hjg.
 s.s. *Peter Lassen*, Rutebart paa San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Yokohama 9.4.
 s.s. *Pia* pass. Skagen 4.5.
 s.s. *Polly* afg. Irvine 27.4. til Kotka.
 s.s. *Prins Knud*, Westergård, afg. London 30.4. til Birmingham.

R

m.s. *Ragnhild* ank. Jaffa 15.4.
 s.s. *Randa* ank. Patras 21.4.
 s.s. *Riga* pass. Høltenu 28.4. p. R. t. Swansea.
 s.s. *Rigmor* afg. Køge 28.4. til Lovisa.
 s.s. *Rikke* afg. Danzig 27.4. til Nice.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Kbhvn. 23.4.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 2.5.
 s.s. *Robert* afg. Gdynia 26.4.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. London 21.4.
 s.s. *Rosenborg* ank. Rouen 1.5.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 3.5. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Hongkong 19.4.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Sydney C.B. 28.4. til Manchester.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Gdynia 1.5. til Rouen.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 2.5. p. R. t. Boulogne.
 s.s. *Seine* ank. Havre 2.5.
 s.s. *Sejro*, Teilnan-Thomsen, pass. Brunsbüttel 2.5. p. R. t. Marseilles.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS



Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

s.s. *Selma* afg. Palermo 30.4.
 s.s. *Sessa* pass. Christobal 28.4.
 m.s. *Stam*, Ravsnæs, afg. Port Said 2.5. til Rotterdam hjg.
 s.s. *Signe* afg. Malaga 26.4. til London.
 s.s. *Sigrid* ank. Gdynia 27.4.
 s.s. *Silkeborg* ank. Nantes 2.5.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.
 s.s. *Skagen* pass. Høltenu 28.4. p. R. t. Ørnskjoldsvik.
 s.s. *Skagerak* afg. Aabenraa 27.4. til Gdynia.
 s.s. *Skandia* afg. Tyne 3.5. til Baton Rouge.
 s.s. *Skjold* afg. Gdynia 2.5. til Kbhvn..
 s.s. *Skodsborg* pass. Kbhvn. 3.5.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Hafnarfjord 29.4.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Nørresundby 27.4. til Leningrad.
 s.s. *Sophie* pass. Skagen 26.4.
 s.s. *Stadion II* afg. Bremen 2.5. til Kolding.
 s.s. *Stul*, Nielsen, ank. Aalborg 2.5.
 s.s. *Stella* pass. Ushant 3.5.
 m.s. *Stensby*, Kähler, afg. Avonmouth 29.4. til Vancouver.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Norfolk 1.5.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Tuborg 1.5.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Ushant 29.4.
 s.s. *Svanhild* ank. New York 30.5.
 s.s. *Svanholm* ank. Napoli 2.5.
 s.s. *Svend Pii* afg. Kbhvn. 3.5. til Fowey.
 s.s. *Soborg* ank. Garston 29.4.

T

s.s. *Taanholm* afg. Esbjerg 2.5. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Nauru 3.5.
 s.s. *Tanja* ank. Hull 1.5.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. afg. Galveston 5.5.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Selby 3.5. til Dagenham.
 s.s. *Tennessee* afg. Hook of Holland 2.5. til Kbhvn.
 s.s. *Tekla* afg. Dakar 20.4. til Kaolak.
 m.s. *Thyra S.* ank. Palmas 21.4.
 s.s. *Tomsk* afg. Leixoes 28.4. til Kbhvn.
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Menstad 4.5.
 s.s. *Tove* pass. Skagen 28.4. sydg.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Danzig 3.5.
 s.s. *Transporter* ank. Boness 29.4.
 s.s. *Trondhjem* i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Selby 2.5.
 s.s. *Tula* afg. Alexandria 30.4. til Algier.
 s.s. *Tunis* ank. Antwerpen 2.5.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Port Alfred 30.4. til Chester og New York.

U

s.s. *Ulla* ank. Cardiff 3.5.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Svendborg 6.4.
 s.s. *Uranienborg* pass. Cape Wrath 24.4.

V

s.s. *Valborg* afg. Oran 28.4. til Grangemouth.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Esbjerg 2.5. til Methil.
 s.s. *Venus* ank. Barry 27.4.
 s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
 s.s. *Viborg* ank. Helsingør 28.4.
 s.s. *Viola* afg. Haifa 19.4. til Jaffa.
 s.s. *Virginia* ank. Helsingør 14.4.
 s.s. *Vitus Bering*, Rutebart paa San Francisco, Los Angeles & Port Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. London 4.5.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Susa 22.4.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Rouen 28.4. til Stettin.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 3.5. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

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

Aalborg

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Waasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2003

R A N D E R S**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U.S.A. - Canada - Argentina -
Brasilien - Nordafrika - Italien -
Spanien - Portugal - Frankrig -
Belgien - Tyskland - Storbritannien -
Island - Norge - Sverige - Danmark -
Letland - Litauen - Estland -**GIESCHE**

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

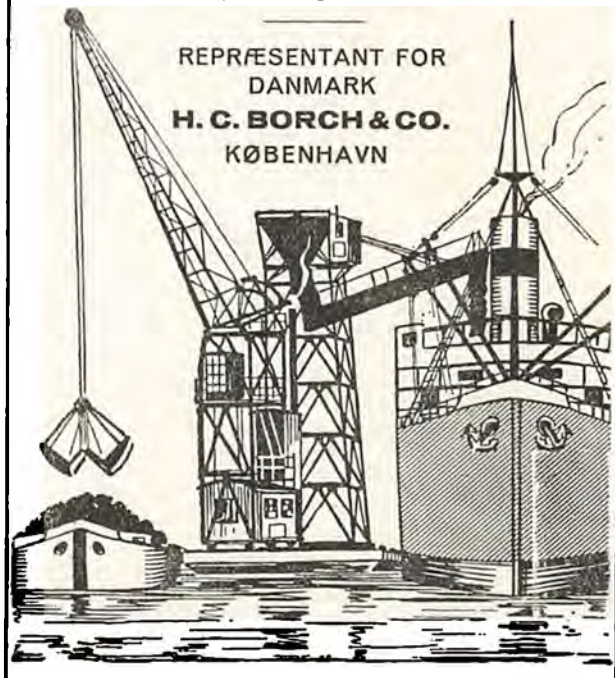
DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR
DANMARK**H. C. BORCH & CO.**
KØBENHAVN**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESFN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 4. Maj 1938.

Nr. 18.

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

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

I. Østersøen.

1323. Danmark. Fakse Bugt. Stevns Fyr SW. t. S. Undervandshindring forgæves eftersøgt.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 17/1318 1938 meddeles, at Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge c. 4 Sm SW. t. S. for *Stevns Fyr*, forgæves er eftersøgt. *Stevns Fyr*: c. 55° 17' N. 12° 27' E. (E. f. S. Nr. 17/1318 1938.)

1324. Sverige E.-Kyst. Løbet Idö—Stedsholmen. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 17/1209. Stockholm 1938.)

Ved E.-Siden af Løbet:

1. En Stage med Kost er udlagt ved 3,8 m Grunden paa 57° 46',₁₈ N. 16° 48',₁₅ E.
2. En Stage med Kost er udlagt ved Skæret *Finnkartens* Landgrund paa 57° 46',₈₀ N. 16° 48',₂₅ E.
3. Stagen med Kost paa 57° 47',₈₆ N. 16° 49',₂₅ E. er ombyttet med en rød Stage med 2 opadvendte Koste.

Ved W.-Siden af Løbet:

4. En Stage er udlagt ved 4,3 m Grunden paa 57° 47',₃₃ N. 16° 48',₆₀ E.
5. En Stage er udlagt ved 5,1 m Grunden paa 57° 48',₂₇ N. 16° 49',₃₀ E.
6. Stagen paa 57° 48',₉₀ N. 16° 49',₃₀ E. er permanent inddraget. (Kort Nr. 268.)

1325. Sverige E.-Kyst. Løbet til Timmernabben. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 17/1210. Stockholm 1938.)

1. Stagen paa 56° 57',₃₂ N. 16° 28',₀₂ E. er permanent inddraget.
2. Stagen med Kryds paa 56° 57',₃₈ N. 16° 28',₆₀ E. er ombyttet med en Stage.

1326. Sverige. Gotska Sandön NE. Vrag.

(U. f. s. Nr. 16/1286. Stockholm 1938.)

Den 24. April 1938. Et Vrag, hvoraf Agterskibet med Ruftag og en Del af Dækket var over Vandet, er observeret paa c. 58° 50' N. 20° 40' E.

1327. Sverige. Stockholm Skærgaard. Landsort. Bredgrund Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 17/1272. Stockholm 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Bredgrund's boj* paa c. 58° 44' N. 17° 53' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 13/921 1938.)
1328. Sverige. Stockholm Skærgaard. Landsort W.-lige Havn. Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 17/1273. Stockholm 1938.)
En Stage er udlagt NW. for 1,8 m Grunden paa 58° 44',₇₅ N. 17° 51',₈₃ E.
1329. Sverige. Stockholm Skærgaard. Södertäljeleden. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 17/1274. Stockholm 1938.)
Den sorte Stage med Ballon paa 59° 02',₆₀ N. 17° 42',₁₂ E. er blevet malet hvid fra Toppen og ned paa den halve Ballon.
1330. Sverige. Stockholm Skærgaard. Elvsnabben. Sømærke inddraget.
(U. f. s. Nr. 17/1271. Stockholm 1938.)
Stagen med Kost paa 58° 59',₄₇ N. 18° 11',₇₀ E. er permanent inddraget.
1331. Sverige. Stockholm Skærgaard. Løbet forbi Gällnöport. Sømærke inddraget.
(U. f. s. Nr. 17/1270. Stockholm 1938.)
Stagen paa 59° 23',₂₃ N. 18° 37',₅₈ E. er permanent inddraget.
1332. Sverige. Stockholm Skærgaard. Løbet Trälhavet—Långholmsfjärden. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 17/1269. Stockholm 1938.)
Følgende Sømærker er permanent inddraget:
1. Stagen paa 59° 26',₉₈ N. 18° 23',₄₀ E.
2. De 3 Stager med Kost paa henholdsvis 59° 25',₄₁ N. 18° 21',₂₄ E., 59° 24',₀₃ N. 18° 21',₂₅ E., 59° 23',₄₀ N. 18° 20',₅₀ E.
3. Stagen med Kost paa 59° 26',₉₁ N. 18° 23',₃₀ E. er flyttet til 59° 26',₅₅ N. 18° 23',₃₃ E.
1333. Sverige. Stockholm Skærgaard. Stora Värtan. Sømærker udlagt.
(U. f. s. Nr. 17/1268. Stockholm 1938.)
1. En Stage er udlagt paa 59° 24',₃₀ N. 18° 07',₀₅ E., SE. for *St. Skraggens* Brænding.
2. En Stage er udlagt paa 59° 25',₈₉ N. 18° 08',₇₀ E., E. for *Tornöns* Brænding.
1334. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Hudiksvall. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 17/1208. Stockholm 1938.)
Lystønden *Hansåkersgrundet* paa c. 61° 42' N. 17° 14' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 52/4022 1937.)
1335. Sverige. Bottniske Bugt. Västra Kvarnen og Degerfjärden. Sømærker udlagt.
(U. f. s. Nr. 17/1207. Stockholm 1938.)
Følgende Sømærker er udlagt:
1. En Stage paa 63° 42',₁₈ N. 20° 33',₆₀ E., S. for *Nyhällsgrund*.
2. En Stage paa 63° 41',₅₀ N. 20° 29',₀₀ E., E. for *Lövöbådan*.
3. En Stage med Kost paa 63° 25',₈₀ N. 19° 24',₈₀ E., NW. for *Utbådan*.
1336. Finland. Bottniske Bugt. Hailuoto N. Sømærke inddraget.
(U. f. s. Nr. 11/315. Helsingfors 1938.)
Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 65° 07' 35" N. 24° 43' 40" E. er permanent inddraget.

1337. **Fiuland. Bottnische Bugt. Putsaari Havn. Løb nedlagt. Sømærker inddraget.**
(U. f. s. Nr. 11/314. Helsingfors 1938.)
3 m Løbet til *Putsaari* Inderhavn er nedlagt og følgende Sømærker er permanent inddraget:
De 4 røde Spirtønder med 1 rød, opadvendt Kost paa henholdsvis $60^{\circ} 47' 26''$ N. $21^{\circ} 10' 34''$ E., $60^{\circ} 47' 28''$ N. $21^{\circ} 10' 29''$ E., $60^{\circ} 47' 32''$ N. $21^{\circ} 10' 08''$ E., $60^{\circ} 47' 33''$ N. $21^{\circ} 09' 49''$ E.
De 4 hvide Spirtønder med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa henholdsvis $60^{\circ} 47' 24''$ N. $21^{\circ} 10' 28''$ E., $60^{\circ} 47' 29''$ N. $21^{\circ} 10' 01''$ E., $60^{\circ} 47' 38''$ N. $21^{\circ} 09' 55''$ E., $60^{\circ} 47' 41''$ N. $21^{\circ} 09' 50''$ E.
Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 mod hinanden vendende, sorte Koste paa $60^{\circ} 47' 41''$ N. $21^{\circ} 09' 45''$ E.

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

1338. **Sverige. Sundet. Landskrona. Larvarabben. Klokketønde genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 17/1218. Stockholm 1938.)
Klokketønden *Larvarabben* paa c. $55^{\circ} 52'$ N. $12^{\circ} 46'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 12/840 1938.)
1339. **Sverige. Sundet. Klagshamn. Fyr nedlagt.**
(U. f. s. Nr. 17/1283. Stockholm 1938.)
Klagshamn hvide, røde og grønne Fyr med En-Formærkelser paa c. $55^{\circ} 31',4$ N. $12^{\circ} 53',7$ E. er permanent slukket.
(E. f. S. Nr. 12/841 1938. Kort Nr. 249 og 210. Danske Lods, Side 294.)
1340. (T). **Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(U. f. s. Nr. 17/1276. Stockholm 1938.)
Omkring den 13. Maj d. A. vil *Falsterborev* Fyrskib paa c. $55^{\circ} 17',5$ N. $12^{\circ} 46',9$ E. midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv*. Fyrkarakteren forbliver uforandret. Taagesignal med Tyfon, To-Stød hver 30^s , Stød 3^s , Pause 6^s , Stød 3^s , Pause 18^s . Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiotelefon, Radiofyr og Undervandssignal.
1341. **Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Tranekær Fyr forandret.**
Tranekær Fyr paa $54^{\circ} 59' 16''$ N. $10^{\circ} 53' 28''$ E. er ændret til elektrisk Fyr. Lys-
evnen er forøget fra $16,5$ til 24 Sm, medens Blinklængden er formindsket fra $0,4^s$ til $0,2^s$,
saaledes at Fyrkarakteren nu er hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s , som følger:
Blink $0,2^s$, Mørke $3,8^s$, Blink $0,2^s$, Mørke $3,8^s$, Blink $0,2^s$, Mørke $11,8^s$. — Iøvrigt
uforandret.
(E. f. S. Nr. 11/731 1938. Fyr-Fort. Nr. 355.)
1342. (T). **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.**
Ved Opmaalingen den 26. April d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien
at være uforandret $2,0$ m.
c. $54^{\circ} 50',8$ N. $10^{\circ} 33',1$ E.
(E. f. S. Nr. 14/1030 1938.)
1343. (T). **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Lystønder midlertidig inddraget.**
Nedennævnte Lystønder er midlertidig inddraget for aarligt Eftersyn:
Lys- og Klokketønderne *Skrams Flak* c. $55^{\circ} 01'$ N. $10^{\circ} 12'$ E. og *Knastegrund*
samt Lystønderne *Knoldhjørne E.*, *Langetangflak* og *Bjørno N.*

1344. (T.) Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydcøvelser.
Skarpskydningsøvelser afholdes fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* paa følgende Dage:
Den 1., 2. og 3. Juni d. A.
Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises
til E. f. S. Nr. 1/34 1938.
c. 54° 58',₆ N. 9° 45',₉ E.

1345. (T.) Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark NE. Lystønde midlertidig
inddraget.
Lystønden *Mommark NE.* paa c. 54° 56' N. 10° 03' E. er midlertidig inddraget
for aarligt Eftersyn.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1346. Danmark. Kattegat. Fornæs—Hasonøre. Draaby Mølle nedrevet.
Draaby Mølle paa 56° 13' (25") N. 10° 42' (18") E. er nedrevet.
(Kort Nr. 252, 227, 247, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 153 og Toning {Nr. 109,
Side 154.})

1347. (T.) Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib midlertidig ombyttet.
(U. f. s. Nr. 17/1284. Stockholm 1938.)
Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34' N. 11° 36' E. er midlertidig for et Tidsrum af
c. 2 Maaneder ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket
„Reserv“. Fyrkarakteren er uforandret. Taagesignal med Tyfon, Et-Stød hver 30^s.
Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr eller Undervandssignal.
(E. f. S. Nr. 14/1032 1938.)

1348. Danmark. Limfjorden. Gravet Rende over Løgstør Grunde. Lystøndes og
Klokketøndes Plads.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/1247 1938 meddeles, at
den røde Lystønde *Løgstør*, mærket med et hvidt „L“, ligger i 6 m Vand paa 56°
57' 35" N. 9° 09' 32" E. og
den røde Klokketønde *Løgstør Grunde N.* paa 56° 57' 36" N. 9° 09' 36" E., 65 m
E. for Lystønden.
(E. f. S. Nr. 16/1247 1938. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 460. Fyr-Fort. Nr. 565
A og B. Søm.-Fort. Side 63, Nr. 8 a og b.)

1349. (P.) Sverige. Skagerrak. Grebbestad S. Afmærkning forandres.
(U. f. s. Nr. 17/1285. Stockholm 1938.)
I Løbet af 1938 vil en rød, fast Stage med Kost over Trekant med Spidsen nedad
blive anbragt paa 58° 40',₁₀ N. 11° 15',₇₅ E. paa *Branneflu Skær* ved Løbet til *Grebbestad*
NE. om *Otterö*. Samtidig vil Stagen med Kost paa 58° 40',₁₀ N. 11° 15',₆₈ E., W. for
Branneflu, blive inddraget.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1350. Rusland. Hvide Hav. Mezen Bugt. Lystønde permanent inddraget.
(N. t. M. Nr. 799. London 1938.)
Lystønden paa c. 66° 12' N. 44° 02' E., c. 2³/₄ Sm NE. for *Maslyani Point*, er
permanent inddraget.

1351. Rusland. Hvide Hav. Onega Red. Vrag.
(N. t. M. Nr. 809. London 1938.)
Et farligt Vrag ligger sunket paa c. 64° 02' N. 37° 54' E., 3,₀₇ Sm 88° fra *Shogli*
Island Fyr.

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

- 1938**
- 1/18 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
4/237 *Tyskland. Rügen N.* Undervandshindring.
5/301 *Tyskland. Stolpe Banke S.* Oplysning om Vrag.
13/916 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N.* Vrag „*Katharina Peppa*“. Vrag afmærket.
15/1085 *Sverige S.-Kyst. Åhus S. t. W.* Vrag.
16/1179 *Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib* ombyttes midlertidig med Lys- og Fløjtetønde.
16/1181 *Sverige. Landsort Fyr* og Taagesignal forandres.
16/1182 *Sverige. Landsort Fyr.* Radiofyr oprettes.
16/1185 *Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Eggegrund Fyr.* Radiofyr oprettes.
16/1187 *Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvalls Skærgaard. Saltviksudd.* Fyr forandres. Nyt Fyr tændes paa *Agö*.
17/1249 *Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Hammerhavnen.* Indløb tilsandet.
17/1255 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn Fyrskib* midlertidig ombyttet.
17/1267 *Estland. Finske Bugt.* Opmaalingsmærker udlagt.

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

- 1938**
- 1/21 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.
1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Moseøe Batteri.* Signal for Skydning.
1/24 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
1/25 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnede* Fort.
1/27 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Vinkelfyr midlertidig slukket.
1/28 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Havnefyr midlertidig slukket.
1/29 *Danmark. Store-Bælt. Langeland. Frankeklint Fyr.* Lysevne midlertidig nedsat.
1/32 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn.* Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Arnkilsøer.* Skydeøvelser. Advarsel.
11/729 *Sverige. Sundet. Hålsingborg.* Indløbet til *Norra Hamnbassäng.* Havnearbejder. Advarsel.
12/839 } *Danmark. Sundet. Københavns Havn N.* Prøveboringer. Dag- og Natsignaler.
14/1026 }
12/843 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense.* Oplysning om Dybde i gravet *Ronde.* Advarsel.
12/909 } *Danmark. Store-Bælt. Halskov—Sprogo—Knuðshoved.* Kabel udlægges midlertidig.
15/1176 } Advarsel. Midlertidig Afmærkning.
14/1078 *Danmark. Sundet. Bellevue.* Kloakledning udlægges. Advarsel.
16/1208 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet *Rende* over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.
17/1273 *Sverige. Sundet. Skanör.* Indløbet tilsandet. Advarsel.
18/1340 *Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib* ombyttes midlertidig.
18/1342 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.
18/1344 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøer.* Skydeøvelser.
18/1390 *Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Kastrup Havn* Indsejling. Mindre Tilsanding.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak

- 1988
 1/38 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.
 1/38 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder. Fyrbelysning og Taage-
 8/51 } signaler. Advarsel.
 1/39 Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S. Vrag Proven.
 1/40 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.
 1/41 Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE. Vrag P. Madsen.
 1/42 Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.
 1/45 Danmark. Limfjorden. Oddesund. Grisetaaodde Fyr formærket. Advarsel.
 9/593 Danmark. Limfjorden. Draget-Nibe. Vrag „Nordstjernen“.
 11/735 Sverige. Kattegat. Indløbet til Göteborg. Vinga södra Lys- og Klokketønde udlægges.
 11/737 } Danmark. Limfjorden. Oddesund Bro. Gennemsejlingsaaabning. Trafiksignaler. Fyrbelys-
 12/910 } ning. Taagesignal.
 12/911 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Dybde aftaget.
 12/912 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde aftaget.
 13/942 Danmark. Kattegat. W.-lige Indløb til Isefjord. Løb forlægges. Afmærkning forandres.
 13/943 Danmark. Limfjorden. Norre-Sundby. N.-lige Ledefyr. Bagfyr midlertidigt slukket. Mid-
 lertidigt Bagfyr etableres.
 13/944 } Danmark. Limfjorden. Aalborg. Ny Jernbanebro under Bygning. Bro taget i Brug. Sej-
 16/1212 } ladsforskrifter. Midlertidigt Reglement for Gennemsejling. Advarsel.
 14/1031 Sverige. Kattegat. Lilla Middelgrund Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet.
 15/1100 Danmark. Isefjord. Bramsnæsvis. Skydning med Torpedoer. Advarsel.
 15/1102 Norge. Oslofjorden. Fulehuk Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
 15/1103 Norge. Kristiansundsfjorden. Gronningen Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
 17/1279 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 17/1280 Danmark. Skagerrak. Skagens Rev Fyrskib ombyttes midlertidigt.
 18/1347 Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib midlertidig ombyttet.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1988
 1/47 Danmark. Graadby og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler under daarligt Vejr.
 1/48 Danmark. Graadby Fyrskib. Radiofyrs Sendetider forandret midlertidig.
 1/49 Belgien. Wandelaar Fyrskib W. Vrag.
 8/532 England. Themsens Anduvning. Mid-Barrow Fyrskib ombyttes midlertidig.
 10/716 Belgien. Wandelaar Fyrskib. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
 11/752 England. East Goodwin Fyrskib ombyttes midlertidig. Radiofyr midlertidig ude af Virk-
 somhed.
 12/913 Nordsøen. Horns Rev NW. t. N. Vrag „Claus Bøge“.
 13/949 England. Lowestoft Fyr forandres.
 15/1108 Nordsøen. Terschellingerbank Fyrskib NW. Vrag.
 17/1284 Grønland. Færingerhavn midlertidig spærret af Is.
 18/1356 Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib midlertidig ombyttet.
 18/1357 Holland. Terschellingerbank Fyrskib midlertidig ombyttet.
 18/1396 Danmark. Graadby Fyrskib midlertidig ombyttet. Sendetider for Radiofyr forandret.

Island og Færøerne.

- 1988
 1/53 Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.
 1/54 Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp. Arnarnes Fyr. Oplysning om Grunde i Lysvinkel.
 Advarsel.
 1/55 Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.
 1/56 Island N.-Kyst. Skagafjördur. Málmey. Nyt Fyr oprettes.
 1/57 Island N.-Kyst. Grimsey. Nyt Fyr oprettes.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1988
 1/78 Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.
 1/79 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.
 1/80 Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.
 1/81 Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmeldinger
 pr. Radiotelefon.
 1/82 Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.
 1/83 Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.

- 1/84 *Danmark.* Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.
 1/85 *Danmark.* Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske* Farvande.
 1/86 *Danmark.* Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i *Spanien*.
 1/87 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
 1/88 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 1/89 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.
 1/90 } Bestemmelser for Ruter for Handelskibe i *Middelhavet* og for Undervandsbaadsøvelses-
 12/904 } omraader.
 1/91 }
 13/1005 } *Spanien.* Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.
 2/145 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.
 2/146 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.
 9/638 *Nordlige Atlanterhav.* Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptaget.
 11/802 Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i *udenlandske* Farvande.
 16/1245 *Sverige.* Opmaalingsarbejder 1938. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
-

- 1352. Rusland. Murmanskoe Sea. Sholpinskaya Bugt. Ledefyrmlinier tændt.**
(N. t. M. Nr. 789. London 1938.)
1. Følgende Ledefyrlinie er tændt:
 - a. Forfyret, der viser hvidt Et-Blink hver $2\frac{1}{2}^s$, paa c. $69^{\circ} 06' N. 36^{\circ} 12' E.$, paa *Savina Island* Ledebaakes Plads.
 - b. Bagfyret, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , paa Ledebaaken $0,25$ Sm 195° fra Forfyret. Synsvidde for begge Fyr: 4 Sm.
 2. Følgende Ledefyrlinie er tændt:
 - a. Forfyret, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s , paa Baakens Plads c. $0,2$ Sm 115° fra førstnævnte Forfyr.
 - b. Bagfyret, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , 110 m 157° fra Forfyret. Synsvidde for begge Fyr: 4 Sm.
- 1353. Rusland. Murmanskoe Sea. Kildin Island. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 814. London 1938.)
Lysvinklerne i *Zapadni Kildinski* Fyr paa c. $69^{\circ} 20' N. 34^{\circ} 00' E.$ er forandret som følger:
1. Rødt i Pejl. fra 287° til 90° .
 2. Hvidt i Pejl. fra 90° til 287° .
- Iøvrigt er Fyret uforandret.
- 1354. Rusland. Kola Inlet. Letinski Point. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 815. London 1938.)
Letinski Point Fyr ligger $0,5$ Sm 226° fra den i Kortet angivne Plads og paa $69^{\circ} 17' 48'' N. 33^{\circ} 35' 08'' E.$ Fyret er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 3^s til at vise hvidt Et-Blink hver $6,5^s$. Synsvidde: 15 Sm.
- 1355. Rusland. Kola Inlet. Kislaya Bugt. Ledefyrlinie tændt.**
(N. t. M. Nr. 790. London 1938.)
Følgende Ledefyrlinie er tændt paa c. $69^{\circ} 18' N. 33^{\circ} 24' E.$:
- a. Forfyret, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , $0,45$ Sm 212° fra *Kuvshin Island* Fyr. Flammens Højde: $33,8$ m. Synsvidde: 4 Sm. $8,5$ m høj, hvid, trekantet Pyramide med 1 sort Stribe.
 - b. Bagfyret, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s , paa Baakens Plads $0,5$ Sm 276° fra Forfyret. Flammens Højde: 75 m. Synsvidde: 4 Sm. $8,5$ m høj, hvid, trekantet Pyramide med 1 sort Stribe.
- 1356. (T). Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib midlertidig ombyttet.**
Fyrskibet *Vyl* paa c. $55^{\circ} 22' N. 7^{\circ} 41' E.$ er midlertidigt for et Tidsrum af indtil 2 Maaneder ombyttet med en hvidmalet Lys- og Fløjtetønde mærket „*Vyl*“, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink c. $1\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $1\frac{1}{2}^s$, Blink c. $1\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $5\frac{1}{2}^s$.
(E. f. S. Nr. 16/1216 1938.)
- 1357. (T). Holland. Terschellingerbank Fyrskib midlertidig ombyttet.**
(B. a. Z. Nr. 96/1074. 'e-Gravenhage 1938.)
Fyrskibet *Terschellingerbank* paa c. $53^{\circ} 27' N. 4^{\circ} 47',5 E.$ er midlertidigt for et Tidsrum af c. 4 Uger ombyttet med et Reservefyrskib med samme Fyrkarakter. Synsvidde: 11 Sm. Taagesignal afgives med Sirene, Tre-Stød hver 30^s , Stød 2^s , Pause 3^s , Stød 2^s , Pause $10,5^s$, Stød 2^s , Pause $10,5^s$. Undervandstaagesignal afgives med Klokke, Tre-Slag hver 12^s , Slag, Pause 2^s , Slag, Pause 5^s , Slag, Pause 5^s . Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr.
(E. f. S. Nr. 15/1109 1938.)
- 1358. Belgien. Ostende. Taageklokke atter i Virksomhed!**
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 28. April 1938.)
Den elektriske Taageklokke paa c. $51^{\circ} 14' N. 2^{\circ} 55' E.$, paa den E.-lige Estakade i *Ostende* Havn, er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 8/530 1938.)

(Se Tillæg.)

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

1359. (T). Frankrig. Le Havre. Vraglystønde ombyttet.

(A. u. N. Nr. 10/1091. Paris 1938.)

Den i E. f. S. Nr. 7/456 1938 omhandlede grønne Lystønde, der viste rødt, fast Lys, paa c. 49° 28',₉ N. 0° 06',₁ E. er inddraget og i Stedet er udlagt en grøn Lystønde, der viser grønt, fast Lys, paa c. 49° 29',₁ N. 0° 05',₆ E., c. 300 m E. for Enden af S.-lige Dige. Lystønden ligger c. 100 m WNW. for Vraget, der ligger sunket i Forhavnen. (E. f. S. Nr. 7/456 1938.)

1360. Frankrig. Les Casquets. Oplysning om Dybde.

(A. u. N. Nr. 16/1093. Paris 1938.)

Dybden 24 m 0,₈₇ Sm 278° fra *Les Casquets* Fyr paa c. 49° 43' N. 2° 24' W. skal rettes til 14 m.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1361. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bugt. Oplysning om Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 15/955. Washington 1938.)

1. *Robinson Rock* røde Fløjtetønde paa c. 44° 09' N. 68° 59' W. ligger i 15 m Vand, 1100 m 195° fra *Robinson Rock*.
2. *Mark Island Ledge* Klokketønde 1 er inddraget.

1362. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Havn. Lystønde forandret.

(N. t. M. Nr. 14/887. Washington 1938.)

South Channel Lystønde paa 42° 20' (30") N. 70° 56' (00") W. er forandret til at vise hvidt Hurtig-Blink hver 8^s, Hurtig-Blink 4^s, Mørke 4^s.

1363. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. New Bedford Havn. Lys- og Klokketønde forandret.

(N. t. M. Nr. 14/889. Washington 1938.)

Brooklyn Rock Lys- og Klokketønde paa 41° 34' (00") N. 70° 52' (30") W. er forandret til at vise grønt Hurtig-Blink hver 8^s, Hurtig-Blink 4^s, Mørke 4^s.

1364. Forenede Stater i Nord-Amerika. Block Island Sound. Watch Hill Lys- og Fløjtetønde forandret.

(N. t. M. Nr. 14/890. Washington 1938.)

Watch Hill Lys- og Fløjtetønde paa c. 41° 16' N. 71° 51' W. er forandret til at vise hvidt, kort og langt Blink. Løvrigt uforandret.

1365. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island. Lys- og Fløjtetønde forandret.

(N. t. M. Nr. 14/891. Washington 1938.)

Block Island SE. Lys- og Fløjtetønde paa c. 41° 06' N. 71° 30' W. er forandret til at vise hvidt, kort og langt Blink. Løvrigt uforandret.

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

1366. Mexiko. Vera Cruz Anduvning. Verde Island. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 15/967. Washington 1938.)

Verde Island Fyr paa c. 19° 12' N. 96° 04' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s, Blink 0,₃^s, Mørke 1,₇^s, Blink 0,₃^s, Mørke 1,₇^s, Blink 0,₃^s, Mørke 1,₇^s, Blink 0,₃^s, Mørke 5,₇^s. (E. f. S. Nr. 12/874 1938.)

1367. **Mexiko. Puerto Mexico. Oplysning angaaende Vrag. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 15/915. Washington 1938.)
Vraget af en Damper paa den overskyllede Ende af den W.-lige Bølgebryder ved *Puerto Mexico* paa c. 18° 10' N. 94° 25' W. skjuler Fyrets hvide Lysvinkel i Pejlinger fra 110° til 180°. Vraget rager 30 m ud i Løbet og skal passeres med Forsigtighed.
1368. **Porto Rico. San Juan Havn. Baake forandret.**
(N. t. M. Nr. 15/966. Washington 1938.)
Baaken til *Catano Range* Bagfyr paa c. 18° 27' N. 66° 08' W. er nu rød- og hvidstribet.
1369. **Chile. Tierra del Fuego. Wollaston Islands. Franklin Sound. Grund.**
(N. t. M. Nr. 15/969. Washington 1938.)
Et Skær med under 1,8 m Vand findes paa 55° 49' (30") S. 67° 24' (30") W.
1370. **Mexiko W.-Kyst. Californiske Bugt. San Marcial Point N. Grund.**
(N. t. M. Nr. 15/973. Washington 1938.)
En Grund af ringe Omfang og med under 3,8 m Vand er rapporteret at ligge paa 25° 30' 55" N. 111° 01' 25" W.
1371. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Diego Bugt. Fyr tændes om Dagen i usigtbart Vejr.**
(N. t. M. Nr. 14/919. Washington 1938.)
Ballast Point Fyr paa c. 32° 41' N. 117° 14' W. tændes om Dagen i usigtbart Vejr.
1372. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Los Angeles Harbour. Fyr tændes om Dagen i usigtbart Vejr.**
(N. t. M. Nr. 14/920. Washington 1938.)
Los Angeles Harbour Fyr paa c. 33° 42' N. 118° 15' W. tændes om Dagen i usigtbart Vejr.
1373. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Santa Rosa Island. Fyr midlertidigt tændt.**
(N. t. M. Nr. 15/974. Washington 1938.)
Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 9^s, er midlertidigt tændt paa c. 35° 54' N. 120° 07' W., 66 m 196° fra *South Point* Fyr. Flammens Højde: 122 m. Fyret er synligt i Pejlinger fra 270° til 117°.
1374. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt. Bonita Point-Fyr tændes om Dagen i usigtbart Vejr.**
(N. t. M. Nr. 14/921. Washington 1938.)
Bonita Point Fyr paa c. 37° 49' N. 122° 32' W. tændes om Dagen i usigtbart Vejr.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1375. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Neapel. Lodstvang.**
(A. a. N. Nr. 15/15. Genua 1938.)
1. Indtil videre hersker der Lodstvang for alle Skibe ved Indsejlingen til og Udsejlingen fra *Neapel* Havn, samt ved enhver Manøvre indenfor Havnens Omraade.
 2. Skibe, der vil anløbe Havnen, skal afvente og tage Lodsens om Bord c. 1 Sm udenfor Havnemundingen.
- Skibe, der ønsker at forlade Havnen, maa ikke foretage nogen Manøvre i saa Henseende, førend der er kommet Lods om Bord.
c. 40° 50' N. 14° 16' E.

1376. (T). Malta. Undervandshindringer udlagt.

(N. t. M. Nr. 810. London 1938.)

Indtil 22. Juli d. A. vil der være udlagt Undervandshindringer i *St. Pauls* Bugt paa c. 35° 59' N. 14° 27' E. i et Omraade, der begrænses af en Cirkel med Centrum 2,4 Sm 68° fra Statuen af *St. Paul, Gzeir* og med en Radius paa 0,75 Sm. Det er forbudt at passere Omraadet.

1377. Italien. Venedig Bugt. Istria. Orsera Anduvning. Isolotto Galiner. Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 15/17. Genua 1938.)

Paa *Isolotto Galiner* er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 10,5^s. Synsvidde: 12 Sm. Fyret er formærket i 3 Sektorer henholdsvis i Retning af *Orlandin* Skær, *Marmi* Grund og *Isola Lunga*.

c. 45° 09' N. 13° 34' E.

1378. Rusland. Sorte Hav. Krim SW.-Kyst. Lukul Bluff. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 821. London 1938.)

Fyret paa c. 44° 47' N. 33° 32' E. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3^s. Synsvidde: 7 Sm.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**1379. (T). Persiske Bugt. Shatt-al-Arab Anduvning. Fyrskib midlertidig ombyttet.**

(N. t. M. Nr. 803. London 1938.)

Fyrskibet paa c. 29° 36' N. 48° 50' E. er midlertidig ombyttet med en Fyrbaad, der viser samme Fyrkarakter, men ikke har Taagesignal.

1380. Forindien W.-Kyst. Harnai W. Vrag.

(N. t. M. Nr. 804. London 1938.)

Et farligt Vrag, hvoraf Masterne rager over Vandet, findes paa c. 17° 49' N. 73° 04' E., 1,4 Sm 293° fra *Harnai* Fyr.

1381. (T). Ceylon SW.-Kyst. Galle Harbour. Ankerplads lukket. Afmærkning inddraget.

(N. t. M. Nr. 811. London 1938.)

Paa Grund af SW.-Monsun-Perioden er Ankerpladsen paa c. 6° 01' N. 80° 14' E., 0,2 Sm NW. for *Watering Point* lukket og de 2 Tønder paa *Imbu Ranne Gala* tæt W. for er inddraget. Skibe med Dybgaaende under 7,9 m og Længde under 132 m kan benytte Havnen under gunstige Vejrforhold.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**1382. Sibirien. St. Vladimir Bugt. North Head Fyr. Taagesignal forandret.**

(N. t. M. Nr. 793. London 1938.)

Taagesignalet fra *North Head* Fyr paa c. 43° 55' N. 135° 31' E. er forandret fra Klokke til Sirene, To-Stød hver 45^s.

1383. Japan. Honshu SE.-Kyst. Ito Ko. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 806. London 1938.)

Et hvidt, fast Fyr er tændt paa c. 34° 58' N. 139° 07' E. paa Hovedet af Bølgebryderen og 0,8 Sm 311° fra 222,8 m Triangulationspunktet tæt E. for *Ito*. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 11 Sm. 8 m højt, hvidt, rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.

1384. (P). Australien W.-Kyst. Hamelin Bugt. Fyr tændes.

(N. t. M. Nr. 812. London 1938.)

Omkring den 31. Maj d. A. tændes et nyt Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s, paa c. 34° 13' S. 115° 02' E., paa Toppen af *Hamelin Island*. Flammens Højde: 35,3 m. Synsvidde: 17 Sm. Fyret vil blive ubevogtet.

1385. Australien W.-Kyst. Mary Ann Haven. Fyr permanent slukket.
(N. t. M. Nr. 796. London 1938.)
Det hvide, faste Fyr paa c. $33^{\circ} 57' S.$ $120^{\circ} 09' E.$ er permanent slukket.
1386. Australien W.-Kyst. Esperance Bugt. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 796. London 1938.)
Fyret paa c. $33^{\circ} 52' S.$ $121^{\circ} 55' E.$ er forandret fra at vise rødt Et-Blink hver 3^s. til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s. Fyret er ubevogtet.
1387. Australien NW.-Kyst. Beadon Point N. Lystønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 795. London 1938.)
Lystønden paa c. $21^{\circ} 33' S.$ $115^{\circ} 05' E.$ paa *Gorgon Patch* er permanent inddraget.
1388. Tasmanien. Banks Stræde. Eddystone Point. Grund.
(N. t. M. Nr. 797. London 1938.)
En Grund med 18,3 m Vand (fint Sand) er rapporteret at ligge paa c. $40^{\circ} 51' S.$ $148^{\circ} 29' E.$, 10,8 Sm 37° fra *Eddystone Point* Fyr.

Tillæg.

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

1389. Danmark, Sundet. Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten. Fyr tændt.
Paa E.-Enden af den N.-lige Bølgebryder ved Indsejlingen til Lystbaadehavnen i *Svanemøllebugten* er paa $55^{\circ} 43' 03''_{,36} N.$ $12^{\circ} 35' 46''_{,53} E.$ tændt et Fyr, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink pr. Min. Flammens Højde: 4,8 m. Synsvidde: 2 Sm. Et 3,1 m højt, rødt Taarn med hvidt Bælte. Fyret lyser hele Horisonten rundt. — Brændetid: Fra 1. Maj til 31. Oktober fra Solnedgang til Solopgang. Fra 1. November til 30. April hele Døgnet rundt.
(E. t. S. Nr. 9/586 1938. Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 270. Havnelods, Side 119 og 125, Tillæg Nr. 1, Side 20. Fyr-Fort. Nr. 242 A.)
1390. (T). Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Kastrup Havn Indsejling. Mindre Tilsanding.
Den yderste Del af Indsejlingsrenden til *Kastrup Havn* er paa en Længde af c. 25 m tilsandet saaledes, at Dybden der kun er 4,5 m. En Oprensning vil snarest blive foretaget.
c. $55^{\circ} 38'_{,2} N.$ $12^{\circ} 39'_{,6} E.$
(Havnelods, Side 105.)
1391. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund N.-lige Del. Vignæs. Baake nedlagt.
Den 12 m høje Baake med Trekant med nedadvendt Spids paa *Vignæs Halvø* paa c. $54^{\circ} 54' N.$ $11^{\circ} 39' E.$ er nedblæst og vil ikke blive genopført.
(Danske Lods, Side 515 og 521. Søm.-Fort. Side 75, Nr. 14.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1392. (T). Danmark. [Kattegat. Isefjord. Lys- og Fløjttønde midlertidig slukket. Lys- og Fløjttønden *Isefjord* paa c. $56^{\circ} 00' N.$ $11^{\circ} 51' E.$ er for Tiden slukket. Den vil snarest atter blive tændt.

1393. Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Puller. Ved en nylig foretaget Undersøgelse af Dybdeforholdene ved *Schultz's Grund* er fundet følgende Uoverensstemmelser med Søkortet:

Paa $56^{\circ} 09' 00''$,₆ N. $11^{\circ} 09' 20''$,₄ E. — 8,₃ m.

— $56^{\circ} 08' 48''$,₈ N. $11^{\circ} 09' 01''$,₂ E. — 9,₀ m.

— $56^{\circ} 07' 27''$,₃ N. $11^{\circ} 08' 10''$,₃ E. — 12,₅ m.

(E. f. S. Nr. 1/37 1938. Kort Nr. 227, 247, 211, 278 og 280.)

1394. (T). Danmark. Kattegat. Mosel Grund N. Sømærke i Uorden.

Den hvide Stumpønde med 1 nedadvendt Kost *Mosel Grund N.* paa $56^{\circ} 04' 33'' N.$ $10^{\circ} 50' 24'' E.$ har mistet Stagen med Topbetegnelse. Sømærket vil snarest atter blive bragt i Orden.

1395. Norge. Oslofjorden. Oslo Havn. Galten og Rausekkene Fyr tændt. Oplysning om Båe.

(E. f. S. Nr. 8/488. Oslo 1938.)

1. Et nyt Fyr ved Navn *Galten*, der viser grønt Et-Blink hver 3^s , er tændt paa $59^{\circ} 53' 32'' N.$ $10^{\circ} 42' 25'' E.$, paa 1 m Båen WSW. for *Gatteskjær*. 3 m høj, sort Varde med hvide, vandrette Striber.

2. Et nyt Fyr ved Navn *Rausekkene*, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s , er tændt paa $59^{\circ} 53' 03'' N.$ $10^{\circ} 42' 07'' E.$, paa en Båe i Vandoverfladen S. for *Rausekkene*. 3,₃ m høj Jernsøjle med E.-over visende Arm.

3. En Båe i Vandoverfladen ligger 30 m 180° fra det i Punkt 2 omhandlede Fyr. (E. f. S. Nr. 11/739 1938. Kort Nr. 236.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1396. (T). Danmark. Graadyb Fyrskib midlertidig ombyttet. Sendetider for Radiofyr forandret.

Fyrskibet *Graadyb* paa c. $55^{\circ} 20' N.$ $8^{\circ} 05' E.$ er ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserve“.

Reservefyrskibet viser den nye for Station *Graadyb* bestemte Fyrkarakter, hvidt Gruppe-Blink, 3 Blink hver 1^m , Blink c. 5^s , Mørke c. 2^s , Blink c. 5^s , Mørke c. 2^s , Blink c. 2^s , Mørke c. 44^s , jvfr. E. f. S. Nr. 15/1107 1938. Lysevnen forøges fra c. 18 Sm til c. 19,₆ Sm.

Sirenens Karakter er uforandret, 3 Stød hver 30^s , men Tonehøjden ændres til 400 c/s.

Undervandstaagesignalet er bortfaldet, og med Hensyn til Radiofyret er sket følgende Forandringer:

Den i E. f. S. Nr. 1/48 1938 omhandlede midlertidige Ændring af Sendetiderne for *Graadyb* Radiofyr er bortfaldet, saaledes at Radiofyrets Sendetider herefter er 2 Min. hver 6 Minutter; Karakteren iøvrigt uforandret. — Alle Klartvejsudsendelser er bortfaldet under Reservefyrskibets Udstationering.

(E. f. S. Nr. 16/1217 1938. Kort Nr. 245, 255 og 264. Dansko Lods, Side 96. Fyrkort. Nr. 1, Tillæg Nr. 1, Side 45.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“
Stiftet 1899
Aktiekapital 8 Millioner Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
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.

JAN M. LYNGBY INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.
TOLDRODGADE 18

**BRONZE
PROPELLER**
fra
**THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON**

løvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatuer
Oliefyrlingsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.
ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

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

NØRRESUNDBY

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 · Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

RUDKØBING

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1878
Aarhus

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

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS
statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING

Telgr.-Adr.: „Skibsmægleren“
Telefoner: 169 - 173

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

SKIVE

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

TELEFON
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 19

TORS DAG 12. MAJ 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SØMANDSLOVENS REVISION

Komiteen til Revision af Sømandsloven har i disse Dage Møde i Oslo. Man samledes den 10. Maj og fortsætter i flere Dage Forhandlingerne. For Norge møder Højesteretsdommer *Allen*, Formand, Skibsreder *Fr. Odjfell* og Forretningsfører *Ingv. Haugen*, for Sverige Præsidenten i Svea Hofret *Ekeberg*, Formand, Direktør *Nordborg* for svenske Redere og Sekretær *Nicklas Olsson* for Sømandsforbundet. For Danmark møder Professor *Kr. Sindballe*, Formand, Direktør *E. Mægaard* for Dansk Dampskibsrederiforening og Søfyrbødernes Forbunds Formand *Hegner*. Fra Finland møder Hofretsraad *Beckman*, Formand, Kaptajn *Herbert Andersson* fra Rederiforeningen og *Tuomikoski* fra Sømandsunionen.

Der skal behandles Spørgsmaalet om de nordiske Landes Tiltræden af de tre Genèvekonventioner om Sømands Hyreaftaler, Sømands Sygdom, Ulykkeskader og Dod, og Hjemsendelse af Sømand. I denne Forbindelse drøftes enkelte Forandringer i Sømandsloven og en Del Forandringer i denne Lov, som er paakrævet af andre Grunde.

De to første Dage er der Plenarmøder og de følgende Dage vil Formændene og Sekretærene drøfte Forslagenes Udformning. Mødet ventes at ville vare en Uges Tid.

ARBEJDS TIDEN TIL SØS

Forslaget til Lov om Arbejdstid i Skibe har nu været under Debat baade i Sverige og Norge. Fra Skibsfartens Side har man begge Steder saa indtrængende som muligt søgt at gøre Myndighederne klart, at denne Nyordning og Merudgift vil kunne faa de alvorligste Følger for Erhvervet. Vi kan kun sige, at det samme er Tilfældet for Danmarks Vedkommende.

Paa norske Skibe i udenrigs Fart foreslaas gennemført 8 Timers Arbejdsdag til Søs for Besætninger paa Skibe paa over 2000 Registrerton brutto. Under Opholdet i Havn maa Arbejdstiden ikke være over 8 Timer i Døgnet og ikke over 48 Timer om Ugen. For indenrigs Fart foreslaas, at der skelnes mellem Skibe, som er i sammenhængende Fart i mindre end 7 Døgn. For de første foreslaas, at Arbejdstiden for Personer, som hører til Dæks- eller Maskinbesætningen, ikke maa være over 56 Timer i Ugen og ikke over 12 Timer noget Døgn, og for de sidste, at Arbejdstiden ikke maa være over 48 Timer om Ugen og ikke over 12 Timer noget Døgn.

Sveriges Redareforening har paa et Møde i Stockholm drøftet Forholdene i Sverige, hvor der ogsaa er udarbejdet et Lovforslag angaaende Arbejdstiden til Søs. De svenske Redere vedtog en Resolution, hvori det hedder:

»Lovforslaget vil utvivlsomt komme til at virke altfor tyngende og under ugunstige Tider rent nedbrydende for visse betydelige Dele af Rederierhvervet. Det er uforstaaeligt, at Statsmagten mener at kunne træffe Forholdsregler, som efterhaanden med Sikkerhed kommer til at svække et Transportmiddel, hvoraf vort Land i Fremtiden og frem for alt i Urotider, da alle Nationer er henvist til egen Tonnage, paa afgørende Vis er afhængig for sin Forsyning.

Søfarterhvervets Repræsentanter mener derfor, at det er deres Pligt at nedlægge en kraftig Indsigelse mod, at dette Forslag gennemføres i Sverige, før det

sker i andre Søfartslande, da det yderligere vil forværre den svenske Søfarts Stilling i Konkurrencen og være til stor Skade ikke blot for vor Søfart og de Erhverv, som er afhængig af den, men ogsaa for Landet i sin Helhed.«

Man maa stadig stille sig uforstaaende overfor den Kendsgerning, hvorfor de nordiske Lande skal gaa videre end Genève-Konventionen siger. Disse Love skulde efter Bestemmelsen, truffet i Genève, ikke blive til Virkelighed, med mindre England, Holland, Sovjetrusland og de nordiske Lande vedtog dem. Da det ikke bliver Tilfældet, virker det dobbelt mærkeligt, at de nordiske Lande her skal indtage et isoleret Standpunkt, til ubodelig Skade for disse Landes Skibsfart og deres Konkurrenceevne.

MØDET I LONDON

Som ganske kort omtalt i sidste Nummer afholdes Sder i disse Dage — d.v.s. d. 11. ds. — et stort internationalt Trampredermøde i London, hvor den tidligere udførligt omtalte Tramp Pool Plan skal drøftes. Som Repræsentanter for Danmark var mødt en Delegation bestaaende af Skibsreder *A. P. Møller*, Direktør *L. O. Normann*, D.F.D.S. og Skibsreder *Chr. Harhoff*.

Hvor stor Enighed der er om Planen er det umuligt i Øjeblikket at udtale noget nærmere om, men formodentlig vil der ved Mødets Slutning blive udsendt en Erklæring. Som vi før har udtalt, maa det alvorligt haabes, at Rederne fra de forskellige fremmede Lande ikke kommer til at staa overfor et *fait accompli*, men faar Lejlighed til at drøfte Sagen i alle Enkeltheder, idet den skitserede Plan jo i allerhøjeste Grad ogsaa kommer til at berøre bl. a. skandinaviske Rederes Interesser. Paa den anden Side vil det med den Udvikling man har været Vidne til paa Fragtmarkedet være nødvendigt, at der tages Forholdsregler heroverfor. Formaalet med Planen, at stabilisere Fragtmarkedet, kan man naturligvis ikke fra nogen Side have noget imod, det er blot hvilke Forholdsregler der i saa Henseende skal træffes, der kan give Anledning til Diskussion. Det kan imidlertid kun hilses med Tilfredshed, at der bliver en almindelig international Drøftelse af dette meget vigtige Spørgsmaal.

BEHANDLINGEN AF SKIBSFARTEN

Ved Sveriges Redareforenings Aarsmøde holdt Skibsreder *Gunnar Carlsson* en Tale, hvori fremkom adskillige Udtalelser af videre Interesse.

Sveriges Redere, udtalte Skibsreder *Gunnar Carlsson*, kan se tilbage paa et Aar, som har staaet i Højkonjunkturrens Tegn, men samtidig maa de efter alt at dømme se frem til en Periode, som er fuld af saa mange Usikkerhedsmomenter, at en vis pessimistisk Stemning ikke helt kan undgaas. Hvis der er noget, der i særlig Grad tiltrækker sig Opmærksomhed indenfor den internationale Skibsfart, saa er det den øgede Tendens til Sammenslutning og til Rationalisering og den deraf følgende Regulering af Fragterne gennem andre Forholdsregler end de, som betinges af Loven om Tilgang og Efterspørgsel. Stærke Kræfter er i Bevægelse i denne Retning, men om Anstrengelserne skal føre til et Resultat, er det endnu for tidligt at udtale sig om. Vanskelighederne i dette Tilfælde er mange, og den mindste ligger ikke i den forskelligartede Basis, paa hvilken de forskellige Landes Rederierhverv arbejder, en Ulighed, som ikke

mindst har sin Aarsag i den Subventionering af Skibsfarten, som i Udlandet synes at vinde stadig mere og mere Terræn.

Helt uden Virkning har disse Enighedsbestræbelser ikke været. For Sveriges Vedkommende har de af Baltic and White Sea Conference indførte Minimumsfragter i Østersøtrafikken været af stor Betydning. For Tankfarten har den berømte Schierwaterplan allerede tidligere i visse Henseender udrettet Undere, og for den store internationale Trampfart har de paa engelsk Initiativ for de ledende Korntrades afsluttede Minimumsfragter i visse Henseender bidraget til at undgaa det store Fragtfald — om det i Længden skal lykkes helt at undgaa dette Fald, beror paa, om Sammenholdet mellem Rederne kan bestaa den Prove, som de sikkert vil blive udsat for i nærmeste Fremtid.

Udsigterne i Almindelighed er ikke altfor lyse, og det kan ikke nægtes, at de for visse Dele af den svenske Handelsflaade er særligt mørke. Jeg kan ikke se anderledes paa det, end at vore Myndigheder har vist Skibsfarten en Behandling, som er i direkte Modsætning til den, der vises den i en Mængde andre Lande.

Vore svenske Myndigheder synes at være indstillet paa uden Hensyn til den internationale Konkurrence at gøre vort Land til et Foregangsland og i visse Henseender til et Eksperimentland i social Henseende, skønt det maa være indlysende, at dette ikke kan undgaa at stille vore svenske Skibe i et ugunstigt Forhold i Konkurrencen med Udlandet.

Man vilde bedre have kunnet forstaa det, hvis Rederne havde vist Mangel paa Forstaaelse overfor Besætningernes Krav om forbedrede Levevilkkaar om Bord. Jeg vover imidlertid at sige, at det ikke har været Tilfældet. I samme Grad Moderniseringen af Handelsflaaden er skredet frem, er Forholdene om Bord blevet bedre, og de er blevet det i et raskt Tempo for vore moderne Handelsskibe. Det kan derfor ikke siges, at være paa Grund af de svenske Rederes Halstarrighed eller Modstand overfor Forbedringer paa det sociale Omraade, at Regeringen nu tvinges til de Forholdsregler, den tager.

Sveriges Redere har kæmpet en tilsyneladende haabløs Kamp mod den Udvikling, Regeringen nu vil fremme. Partidisciplinens Baand indenfor Rigsdagen er fast, og alle Forsøg paa ved saglige Argumenter at faa Regeringens Medlemmer til at forstaa vor Stilling og forandre Standpunkt har været forgæves. Skibsfartens Repræsentant i vor lovgivende Forsamling har ikke haft nogen let Opgave i det Aar, der er gaaet.

Skibsreder Gunnar Carlsson sluttede med at hylde denne svenske Skibsfarts udmærkede Repræsentant, Direktør, Kaptajn O. A. Nordborg.

BELGISKE OG FRANSKE SKIBSBYGNINGS-SUBSIDIER

Statsstøtten til Skibsbygning bliver ved rundt om i Verden. Belgien har, trods visse finansielle Vanskeligheder, besluttet at stille Krediter til Raadighed for Udvikling af den belgiske Handelsflaade. Der skal stilles 375 Mill. Francs til Disposition for de belgiske Redere til en Rente af 3 pCt. Staten garanterer disse Laans Tilbagebetaling og betaler desuden Differencen mellem de 3 pCt. og Markedsraten.

Ogsaa Frankrig har besluttet at fortsætte med Subsidier til Nybygning til Handelsflaaden. Subsidierne skal endog udvides, idet de skal seksdobles i Løbet af de kommende tre Aar. Søfartsministerens Plan, der endnu ikke er godkendt af Regeringen, gaar ud paa, at Subsidierne, der nu beløber sig til 5 Mill. Francs pr. Aar, skal forhøjes til 30 Mill. Francs aarlig. Man ønsker bygget en halv Million Tons, hovedsagelig Cargoliners.

Det er en Udvikling, man fra ikke-subsidierede Skibsfartslandes Side kun kan beklage.

SKIBSTRAFIKEN PAA DONAU

I Tyskland er man stærkt optaget af, hvad der skal gøres for Udbygningen af Skibstrafiken ad Donau. Göring har blandt sine mange andre Planer ogsaa fremsat et Projekt om en stor Donauhavn i Wien. Borgmester Neubacher har nu sammen med den østrigske Handelsminister Dr. Fischboeck faaet overdraget at udarbejde nærmere Planer desangaaende.

Wien omtales nu — hedder det — »træffende« som Østens Hamburg. Hvad man i Hamburg siger til denne Betegnelse, forlyder der dog intet om.

»Wien synes kaldet til,« hedder det i »Deutscher Reichsanzeiger«, »at være Udfaldsporten for det stortyske Riges Handel paa Østen og det sydøstlige Europa. Betydningen af Nyordningen bliver først klar, naar man faar etableret den rette Forbindelse mellem Rhinen og Donau, for der vil da være skabt en »Wasserstrasse«, som muliggør en Skibstrafik fra Rhinens Munding til Wien. Den skal i det hurtigst mulige Tempo udbygges som Storskibsfartsvej. Man vil saaledes omgaaende foretage de nødvendige Reguleringsarbejder paa Donau mellem Regensburg og Wien.

Videre byder Donau paa den Mulighed at fortsætte Skibstrafiken fra Wien til Sortehavets Havne, en Mulighed, der bliver saa meget mere betydningsfuld, naar man i Landene udenfor Tyskland gaar ind for det samme Arbejde med Udbygningen af Donau. Men gør man det, maa man have Lov at spørge. Og hvad siger Italienerne til den Slags Planer. Hvad siger Hamburg til det? Eller bliver der overhovedet ikke sagt noget?

»De planlagte Havneudvidelser maa naturligvis være meget betydelige, saaledes at de kan imødekomme Krav, der maatte stilles mindst 100 Aar frem i Tiden,« hedder det videre i den officielle Meddelelse, og Wien skal altsaa kunne glæde sig til at blive Udfaldsporten mod Østen og mod Balkan.

Det er i alle Tilfælde en interessant Plan, men det turde dog vist være et stort Spørgsmaal, om den bliver til Virkelighed i det skitserede Omfang. Der er sikkert for mange andre Interesser, der skal tages Hensyn til. Dog maa der naturligvis ydes Østrig visse Begunstigelser, saaledes at man i Wien kan se Fordelene ved Forandringerne. Men Hamburg har vel ogsaa et Ord at skulle have sagt. Og saa er der endelig Triest.

DEN AMERIKANSKE HANDELSFLAADE

I en Tale paa det amerikanske Handelskammers Aarsmøde krævede Formanden for Søfartskommissionen, Land, at Gennemførelsen af Byggeprogrammet for Handelsflaaden skulde fremskyndes. Der maatte i de næste 10 Aar til Dækning af det nationale Forsvars Behov bygges 500 Skibe, som vilde koste 1250 Mill. Dollars. Det Program, der straks skal gennemføres, omfatter 5 Fragtdampere til Kystfarten paa Sydamerika, 5 Fragtdampere til den europæiske Trafik, 4 Fartøjer til Farten paa Østen og Fragtdampere til Sejlads Jordan rundt og 3 Passagerskibe til Stillehavsflaaden. Disse Skibe vil tilsammen koste omkring 100 Mill. Dollars.

DANMARKS HANDEL MED UDLANDET

Danmarks Vareomsætning med Udlandet i Marts Maaned udviste en Import paa 155,3 Mill. Kr. og en Eksport paa 132,0 Mill. Kr., hvorefter Merindførslen udgjorde 23,3 Mill. Kr. For samme Maaned i Fjor var Merindførslen 23,9 Mill. Kr., idet Importen beløb sig til 143,8 Mill. Kr. og Eksporten til 119,9 Mill. Kr. Der har saaledes i Forhold til Marts Maaned i Fjor været en Stigning i Importbeløbet og Eksportbeløbet paa henholdsvis 11,5 og 12,1 Mill. Kr. Samtidig har Transithandelens Indførselsværdi udgjort 2,6 Mill. Kr. og Udførselsværdien 2,5 Mill. Kr. for Marts 1938.

Stigningen i Importens Totalværdi paa 11,5 Mill. Kr. falder udelukkende paa de mindre og mere forarbejdede Varer, hvilke Grupper er steget henholdsvis med 8,9 og 9,3 Mill. Kr., medens den samlede Import af Raavarer er gaaet 6,7 Mill. Kr. ned.

Af den samlede Stigning paa 12,1 Mill. Kr. for Eksport falder 0,4 Mill. Kr. paa Gruppen »Raavarer«, der i Marts Maaned beløb sig til 30,5 Mill. Kr. Eksporten af de mindre bearbejdede Varer er steget med 4,4 Mill. Kr. til 78,1 Mill. Kr., og de mere bearbejdede Varer med 7,3 Mill. Kr. til 23,4 Mill. Kr.

Blandt Landbrugsvarerne skal fremhæves, at Eksporten af Kød og Kødvarer er steget med 3,8 Mill. Kr. til 36,4 Mill. Kr. samt Mælkeprodukter med 2,9 Mill. Kr. til 41,3 Mill. Kr. Blandt Industriprodukterne skal nævnes, at der i Marts 1938 har fundet Afregning af nybyggede Skibe Sted imod ingen for samme Maaned i Fjor, hvorved Eksportværdien af Gruppen »Transportmidler« er steget med 2,6 Mill. Kr.; endvidere er Maskineksporten forøget med 3 Mill. Kr. og Eksporten af Mineralier med 1,6 Mill. Kr. Paa den anden Side er Eksporten af Olieindustriens Produkter gaaet 2,7 Mill. Kr. tilbage.

Af Eksportstigningen falder den største Part paa England, hvortil vi i Marts 1938 udførte for 72,8 Mill. Kr. imod 63,1 Mill. Kr. i samme Maaned i Fjor. Eksporten til Tyskland udgjorde 25,4 Mill. Kr. imod 23,8 Mill. Kr. Vor Import fra disse Lande beløb sig til 60,8 Mill. Kr. (imod 59,4 Mill. Kr.) for Englands Vedkommende og til 34,3 Mill. Kr. (imod 36,0) for Tyskland.

For Januar Kvartal som Helhed har Importen udgjort 432,2 Mill. Kr. i Aar imod 399,6 Mill. Kr. i 1937, medens Eksporten i Aar har andraget 365,5 Mill. Kr. imod 350,3 Mill. Kr. i Fjor. Den samlede Merindførsel har saaledes for Januar Kvartal været 66,7 Mill. Kr. imod 49,3 Mill. Kr. for Januar Kvartal i Fjor.

KONNOSSEMENTERNE

Samtidig med at Haag-Reglerne har vundet Indpas Ser nye Konnossementslove udstedt i en Række Lande. En af de nyeste Konnossementslove er den amerikanske Lov af 1936, og ogsaa i de nordiske Lande vil Haag-Reglerne jo blive introduceret efter de Forandringer, som er foretaget i de gældende Sølove, men som endnu ikke er traadt i Kraft.

Da Reglerne er ret vanskelige at forstaa og giver Anledning til adskillig Tvivl og Spørgsmaal, er det naturligtvis nødvendigt, at Skibsførerne nøje sætter sig ind i Reglerne og følger disse, naar Konnossementerne udstedes. Nordisk Skibsrederforening har derfor offentliggjort en Instruks, som et norsk Rederi har ladet udarbejde og udsendt til Kaptajnerne, og Foreningen peger paa, at denne Instruks kan tjene som Forbillede. I den nævnte norske Instruks hedder det:

De reviderede »Hague-Rules 1921« er efterhaanden optaget som Lov i en Række Lande, i engelsktalende Lande under Navn af »Carriage of Goods by Sea Act«.

Den engelsk Lov er af 1924, og i U. S. A. blev Reglerne lovfæstet i 1936. Det er derfor blevet mere og mere nødvendigt for Kaptajnerne at sætte sig ind i disse vigtige Bestemmelser om Konnossementsansvaret, og Rederiet fremsender derfor et Eksemplar, som det paalægges Kaptajnerne at læse.

Baade den engelske og amerikanske Lov forlanger, at Konnossementerne henviser til Loven. Hvis dette ikke bliver gjort, mister man ikke blot den Beskyttelse, som Loven giver, men man risikerer, at alle Bestemmelser i Konnossementet, som skulde beskytte Skib og Rederi, bliver sat ud af Kraft. Det paalægges derfor Kaptajnerne altid at sørge for disse Henvisninger i Konnossementerne. I Konnossement udstedt i England skal Henvisningen have følgende Ordlyd:

«All the terms provisions and conditions of the Carriage of Goods by Sea Act 1925 and the Schedule thereto are to apply to the contract contained in this Bill of Lading and the carrier is to be entitled to the benefit of all privileges rights and immunities con-

tained in such Act and the Schedule thereto, as if the same were herein specifically set out.

If, or to the extent that, any term of this Bill of Lading is repugnant to or inconsistent with anything in such Act or Schedule, it shall be void.»

I Konnossementer udstedt i U. S. A. skal Henvisningen have følgende Ordlyd:

«The Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the »Carriage of Goods by Sea Act« of the United States of America and the carrier (which term should be deemed to include the ship and the shipowner) shall be entitled to avail itself of all the rights and immunities and all other restrictions upon liability contained in said Act and shall not be deemed to have surrendered any of its said rights of immunities or restrictions upon liability or to have increased any of its responsibilities or liabilities. If any provision of this Bill of Lading is illegal under the provisions of that Act, it shall be deemed stricken out and expunged. The carrier shall further be entitled to avail itself of the provisions of title 46 sections 181 to 189 (both inclusive) of the Code of Laws of the United States of America and of all statutes supplemental and amendatory thereof and of the like statutes of other countries in so far as they may be applicable.»

Rederiet sender hvert Skib et Sæt Stempler med den her gengivne Tekst. I den fremsendte Bog findes Fortegnelse over de Lande, der hidtil har antaget Reglerne som Lov. Ved Lastning andre Steder end i England og U. S. A. maa Kaptajnen sørge for at faa de nødvendige Oplysninger hos Mægleren, og hvis det forlanges, paase, at Konnossementerne faar de nødvendige Henvisninger til Loven. Efter disse Love er Kaptajnen forpligtet til at undertegne Konnossement, hvori de ledende Mærker (Leading marks) er indført, saafremt Afskiberne skriftligt opgiver disse, før Indlastningen begynder.

Endvidere skal Kaptajnen udstede Konnossement for Stykketal, Kvantum eller Vægt efter Omstændighederne, saaledes som Afskiberne skriftligt har opgivet ham. Dette sidste kommer ogsaa til Anvendelse paa Olielaster. Kaptajnen maa altid sørge for at faa saadan Erklæring fra Afskiberne, før Konnossementet undertegnes. Har han faaet denne Erklæring, har Afskiberen paataget sig Garanti for Opgavens Rigtighed, og den tidligere praktiserede Paalegning »Quantity and weight unknown« bliver overflødig. Afskiberne kan blot forlange indført enten Stykketal eller Kvantum eller Vægt — ikke flere af disse Opgaver samtidig. Er flere Opgaver indført, f. Eks. Stykketal og Vægt, maa der tilføjes »Vægt ubekendt« eller »Stykketal ubekendt«, eftersom det passer. Hvis Kaptajnen har rimelig Grund til at betvivle Rigtigheden af Afskibernes Opgaver med Hensyn til Kvantum og Vægt, maa det bestemt fra raades, at han gaar ind paa at indtage disse Opgaver i Konnossementerne uden Forbehold. For Tankbaade maa man her naturligvis tage i Betragtning de vanskelige Differencer mellem Afskibernes og Skibets Beregninger. Konnossementet skal endvidere indeholde »the apparant order and condition of the goods«. Det siger sig selv, at man ikke maa give Konnossement paa »good order and condition«, hvis Godssets Udseende, Lugt, Indpakning etc. tyder paa, at dette ikke er Tilfældet. I saa Fald maa der gøres Anmærkning i Konnossementet om Varens Tilstand. En Kaptajn er jo sjælden eller aldrig branchekyndig og bør derfor ikke inlade sig paa at bedømme Kvaliteten, men bør som Regel forlange indført i Konnossementet »Quality unknown«, hvis ikke Varens Tilstand gør det nødvendigt, at han tager Forbehold som netop nævnt. Hvis Afskiberne ikke vil give skriftlig Erklæring om Antal, Kvantum eller Vægt, er det nødvendigt at give i Konnossementet den sædvanlige Paategning »Quantity, quality and weight unknown«. Denne Paategning maa ogsaa — nu som tidligere — i størst mulig Udstrækning gennemføres ved Lastning i de Lande, som ikke har optaget disse Regler som Lov.

THOMAS B. THRIGE DØD

En af dansk Erhvervslivs betydeligste Mænd, Fabrikejer *Thomas B. Thrige*, Odense, er død 72 Aar gammel. *Thomas B. Thrige* er med Rette blevet kaldt Danmarks Edison. Hans Levnedsløb er som et Eventyr, og hans store Virksomhed i Odense, der i Løbet af 44 Aar er blevet oparbejdet til en af Nordens betydeligste, har i lange Tider haft nær Tilknynning til Skibsfarten, idet hans Maskiner har fundet Anvendelse i utallige danske Skibe. Hans Værk vil overleve ham, og han vil altid blive mindet for sin Pionerindsats. Ogsaa dansk Skibsfart vil ved hans Død understrege hans Betydning for dansk Erhvervs-

liv.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Panama-Kanalen

NOTICE TO STEAMSHIP OWNERS AND AGENTS:

Subject: Increase in Fuel Allowance for Vessels in Ballast.

By Executive Order No. 7813 of February 14, 1938, effective March 1, 1938, the President amended Rule 16 of Executive Order No. 4314, governing navigation of the Panama Canal and adjacent waters. Pursuant to the said amendment to Rule 16, the following regulations for vessels in ballast are hereby prescribed effective March 1, 1938, and shall on that date supersede the regulations on the same subject set forth in the Notice to Steamship Owners and Agents dated April 5, 1932 and in the Panama Canal pamphlet entitled Measurement of Vessels, 1938 Edition (page 7):

1. In order for a vessel to secure the reduced or ballast rate for transit of the Panama Canal there must be on board no passengers or cargo of any description in any quantity whatsoever and the amount of coal or other fuel on board for the vessel's own consumption must not exceed in volume 125 per cent of the volume of its engine room as measured and as shown on page 2 of the Panama Canal Tonnage Certificate.

2. On arrival vessels must have ready a statement of the fuel account to which the Master may be required to take oath. Coal carried outside of the regular bunkers as well as that carried in the bunkers should be so arranged as to be readily measured.

3. In any case in which the amount of fuel on board exceeds the allowance the vessel will be charged the laden rate and masters of vessels that wish to benefit by the reduced or ballast rate should be careful not to have on board at time of arrival more fuel than the permissible amount as stated in paragraph 1 above.

4. The allowance of bunker fuel for the ballast rate will be computed at 40 cubic feet per long ton of coal or 38 cubic feet per long ton of oil. The amount of the fuel allowance in long tons will be found at the bottom of page 2 of the Panama Canal Tonnage Certificate.

5. This increase in the fuel allowance for vessels in ballast does not in any way affect the deduction for Propelling Power or the Panama Canal Net Tonnage on which tolls charges are determined.

GLEN E. EDGERTON,
Acting Governor.

THE PANAMA CANAL
PANAMA RAILROAD COMPANY
Executive Office

Balboa Heights, C. Z., February 12, 1938.

Supplement No. 9. — Tariff No. 12.

Item 3.

TOLLS.

(Effective March 1, 1938)

Revised in accordance with the President's Proclamations No. 2247, August 25, 1937, and 2249, August 31, 1937, as follows:

For the use of the Panama Canal:

1. Complete transit (one-way):

(a) Merchant vessels, yachts, army and navy transports, colliers, hospital ships, and supply ships, when carrying passengers or cargo:

Per net vessel-ton of 100 cubic feet each of actual earning capacity—that is, the net tonnage determined in accordance with the Rules for the Measurement of Vessels for the Panama Canal \$0.90

Note: Under the Act approved August 24, 1937 (50 Stat. 750, U. S. C. title 48, sec. 1315), the rate of tolls on laden vessels shall not exceed \$1.00 nor be less than 75 cents per net vessel-ton determined in accordance with the Rules for the Measurement of Vessels for the Panama Canal.

(b) Vessels in ballast without passengers or cargo

Per net vessel-ton 72

(c) Other floating craft, including warships, other than transports, colliers, hospital ships, and supply ships:

Per ton of displacement 50

2. Part transit:

Vessels returning from Gatun Lake to original point of entry into the Canal, without passing through the locks at the other end, are charged tolls for one passage only.

3. Free transit:

Vessels transiting the Panama Canal by prearrangement from Cristobal to Balboa and return for the sole purpose of having repairs made at Balboa dry dock and shops will be exempt from payment of tolls, but a charge will be made for pilotage and for handling lines as provided for in the current tariff or supplements thereto.

GLEN E. EDGERTON,
2d Vice President, Panama Railroad Company,
Acting Governor, The Panama Canal,

Supplement No. 11.

RULES AND REGULATIONS GOVERNING NAVIGATION OF THE PANAMA CANAL AND ADJACENT WATERS.

Notice is hereby given that Rule 16 respecting fuel allowance for vessels transiting the Panama Canal in ballast has been amended by Executive Order quoted below.

GLEN E. EDGERTON,
Acting Governor.

EXECUTIVE ORDER

Amendment of Rule 16 of Executive Order No. 4314 of September 25, 1925, Establishing Rules Governing Navigation of the Panama Canal and Adjacent Waters.

By virtue of and pursuant to the authority vested in me by section 412 of title 2 of the Canal one Code, approved June 19, 1934, Rule 16 of Executive Order No. 4313 of September 25, 1925, establishing rules governing navigation of the Panama Canal and adjacent waters, is hereby amended to read as follows:

•Rule 16. *Tolls for Vessels in Ballast.*— In order for a vessel to secure the reduced rate of tolls for vessels in ballast without passengers or cargo, the volume of the fuel on board for its own consumption must not exceed 125 per centum of the volume of its engine room as measured and as shown on its Panama Canal Tonnage Certificate.

This order shall become effective on March 1, 1938.

FRANKLIN D. ROOSEVELT.

The White House,

February 14, 1938.

Forslag til ny Tarif for Havneafgifter i Montreal og flere canadiske Havne

De af The National Harbours Board førte Forhandlinger med skibsfartsinteresserede Kredse er nu afsluttet med det Resultat, at de anførte Afgifter er blevet ret betydeligt nedsatte.

Harbour Dues er saaledes blevet reduceret til Halvdelen af det oprindeligt foreslaede Beløb, saaledes at Skibe, der anløber Havnene Montreal, Three Rivers, Quebec, Chicoutimi, Saint John og Halifax, og som ankommer fra en Havn eller Plads i Canada, Newfoundland, St. Pierre, Bermuda, Vestindien eller Amerikas Forenede Stater, herefter skal betale for hver Gang, en af de paagældende Havne anløbes, ½ cent pr. Netto-Registertons og Skibe, der ankommer fra Havne eller Pladser i andre Lande end de fornævnte, 1 cent pr. Netto-Registertons. Ligger et Skib højst 12 Timer i Havn, nedsættes de fornævnte Afgifter til det halve.

De hidtil i Kraft værende Satser varierede stærkt; for visse Skibe anløbende Quebec Havn maatte der f. Eks. erlægges 7 cents pr. Netto-Registertons, medens Skibe, der anløb Montreal Havn hidtil ikke har erlagt nogen Havneafgift, og dette gav Anledning til Klager over, at nogle Havne var favoriserede paa andres Bekostning. Efter den nye Tarif bliver Havneafgifterne ens for de 6 Havne i Østcanada, der er henlagt under det nationale Havnenavn.

Dockage, Buoyage and Anchorage Charges er ligeledes blevet reduceret, idet der for Fortøjning ved Kaj skal erlægges ½ cent pr. Netto-Registertons for hver 8 Timer eller Dele heraf, Skibet ligger ved Kaj. Ogsaa for denne Afgift gælder det, at den tidligere var højst forskellig i de 6 Havne. Der var saaledes fastsat en Afgift for Saint John paa 1¼ cent pr. Netto-Registertons for 24 Timer, medens der ikke blev erlagt nogen Afgift i Montreal Havn.

For Fortøjning ved Bøje belæses for hver 12 Timer eller Dele heraf ¼ cent pr. Netto-Registertons.

For Fortøjning indenfor Havneomraadet for et Tidsrum af 30 Dage eller Dele heraf er den oprindelige Sats af 1½ cent pr. Netto-Registertons bibeholdt.

Top Wharfage Afgiften paa Gods lastet eller losset til og fra Kaj, Bolværk og Dok eller Mole eller fra Skib til Skib liggende i Havn er ligeledes nedsat ret betydeligt. Det kan saaledes fremhæves, at den i det oprindelige Forslag fastsatte Afgift af \$1.00 pr. Passager for Bagage er nedsat til det halve, og det samme gælder Afgiften for Postsække, der er nedsat til 5 cents pr. Sæk. Betydelige Nedsættelser har ligeledes fundet Sted for Kvæg, nemlig fra 25 cents til 15 cents pr. Stk. og for Svin og Faar fra 15 cents til 5 cents pr. Stk. For en Del vigtige Varer saasom Automobiler, Kul, Korn i Sække, Mel, Petroleum og Gasolin har der ligeledes fundet væsentlige Nedsættelser Sted.

Efter hvad det nationale Havnenavn har oplyst, udgjorde Underskuddet paa de 6 Havne i Aaret 1937 4,3 Mill. \$. Det formenes, at den nye Tarif vil indbringe i forøgede Indtægter mellem 6—700,000 \$. Tariffen er traadt i Kraft fra den 14. April at regne.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

De oversøiske Markeder har ogsaa i den forløbne Uge været præget af en moderat Aktivitet, men kun i ganske enkelte Tilfælde, nemlig naar Befragterne skulde have Tonnage i en ganske bestemt Position, har Rederne kunnet gennemføre højere Rater. Grunden hertil er naturligvis den, at den disponible Tonnage er mere end tilstrækkelig til at dække det tilstedeværende Behov.

River Plate Markedet viser stadig kun ringe Tegn paa en Ændring til det bedre. Enkelte, hovedsagelig handy size Skibe sluttedes for Maj Lastning til UK/Cont. Destinationer til Minimalraten. Der ligger imidlertid omkring 90 Skibe i River Plate og venter paa Last, og selv om der er en vis Mulighed for, at der i en forholdsvis nær Fremtid vil blive nogen større Efterspørgsel efter Tonnage paa dette Marked, maa det befrygtes, at der vil gaa et godt Stykke Tid, før end den paa dette Marked disponible Tonnage har fundet Beskæftigelse.

Af de øvrige Kornmarkeder har saavel Golfen som St. Lawrence været aktive. Fra Golfen er sluttet en lang Række Baade til omkring 2/9d. Basis Rotterdam eller Antwerpen for Juni Lastning, hvorimod enkelte Baade, der kunde give Maj Annullering fik 1 1/2d. mere. Efterspørgslen er stadig god og Befragterne er aabne for Tonnage i enhver Position indtil 31. Decbr. Annullering. Fra Montreal er der ligeledes sluttet en lang Række Baade, men til Trods for den stærke Efterspørgsel havde Befragterne ingen Vanskelighed ved at faa Tonnage til Minimalraterne, selv om ogsaa for dette Markeds Vedkommende prompt Tonnage i enkelte Tilfælde kunde opnaa en lille Præmie. F. Eks. betales 8,400 Tonner med 3/- til Antwerpen eller Rotterdam alene.

Fra Vestindien har Efterspørgslen efter Tonnage været livligere end i lange Tider. Størstedelen af de store Sukkerbefragtere har været i Markedet og mange Baade er sluttede for Maj/Juni og Juli Lastning til Rater, der ligger mellem 17/- og 17/9d. Sidstnævnte Rate betales for 7,800 Tonner, Maj Lastning. Fra San Domingo er sluttet flere Smaadampere til Rater mellem 16/- og 16/6d.

Det nordamerikanske Marked er uforandret sløjt. Der noteres enkelte scrap Laster fra Northern range til UK. Raten ligger omkring 17/6d. Den tidligere omtalte Forretning fra Northern Range til Saude med Scrap sluttedes for norsk 3,500 Tonner til 18/-. Til Japan sluttedes norsk 7,500 Tonner for scrap til 18/- paa sædvanlige f.i.o. Betingelser, og det ser desværre ud til, at denne Last er den sidste, der er positiv i Øjeblikket, idet Japanerne igen har standset for Importtilladelserne paa Grund af Valutamangel.

Fra New Foundland begynder der at komme Gang

i Trælasterforretningen til England. Raten ligger omkring 55/- à 60/- afhængig af Last- og Lossehavn.

Pacifickysten er stadig uden større Aktivitet. Der sluttes enkelte Baade fra British Columbia til U.K. og Continent. Sidste Slutning var 8,000 Tonner til Antwerpen direkte til 22/6d. for Juni. Til U.K. Havne kan antagelig opnaas 6d. maaske 1/- mere for samme Position. Af Transpacific Forretning noteres kun en enkelt Ordre for hvilken antydes £7,000 for 430,000 Cbft. Bale Baad, Basis Losning Nordkina. Paa f.i.o. Basis søges Tonnage til Australien til den lave Rate af £5,000 for 400,000 Cbft. Baad.

Østens Markeder har været ret livlige. Efterspørgslen efter Tonnage for Soyabønner har været temmelig stor, specielt naar Aarstiden tages i Betragtning. Enkelte prompte Baade skal være sluttede til 27/-, ligesom Juni Tonnage har faaet 26/6d. og Juli Damper betalles med 26/-. Ris fra Saigon har ligget noget roligere, antagelig paa Grund af den finansielle Stilling i Frankrig, men Befragterne viser dog stadig Interesse for Tonnage paa Basis af 28/- for Juni og 27/6d. for Juli Tonnage. Disse Rater ligger dog noget under Soyabønne Raten og der skulde være en Mulighed for at opnaa noget mere. Ris fra Kongsichang og/eller Rangoon til Vestindien indikerer 32/6d. for Juni Lastning. Burma sluttede 7,700 Tonner til Holland til 27/6d., og er nu aaben for en Damper af lignende Størrelse til Gdynia til 28/6d., Juni Lastning. Fra Java noteres forskellige Sukkerladninger paa Basis af 28/- til Rotterdam direkte, Suez 17/6d., Port Said 22/6 og Casablanca 26/-.

De indiske Markeder er støtte. Befragterne er positive for Kerner/Linsæd til 28/- fra Madras Kysten og 25/6d. fra Karachi, Juni/Juli Lastning.

Om de europæiske Markeder er der ikke meget nyt at fortælle. Sortehavet er meget roligt, og den eneste positive Forretning Russerne har er Kul fra Mariupol til St. Lawrence, for hvilken der noteres 11/6d. Tonnage er sluttet til denne Rate.

Middelhavet/hjem er uforandret, og det samme gælder for Trælastermarkederne, hvor der kun er meget faa Ordre for tidlig Lastning. For senere Positioner er Efterspørgslen noget større.

Kul Østkyst/Danmark er nede i 3/10 1/2d. for 3,000 Tonner med hurtig Losning, hvilket naturligvis er meget sløjt.

Paa Timechartermarkedet har der kun været enkelte Afslutninger, og de betalte Rater har langt fra været tilfredsstillende. Moderne Dieseltonnage blev f. Eks. sluttet for Pacific Rundture, Levering og Levering U.K. til 4/3d. I Vestindien Farten bydes \$1.30 for 4,000 Tonner, 4/6 Maaneder. Raten for Rundture ligger noget lavere, hvilket kunde tyde paa, at Befragterne venter noget mere Liv i dette Marked senere.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fransk Oceandamper i Flamme

Der er i Torsdags udbrudt Brand om Bord paa den 25,000 Tons store franske Oceandamper »Lafayette«, der laa i Tørdok i Le Havre. Brandmændenes Kamp mod Ilden var haabløs, idet Branden bredte sig over hele Skibet, og det meste af den store Oceandamper skal være ødelagt. Ilden har paa en eller anden Maade fængt i Skibets Oliebeholdning, da man var ved at lænde op under Kedlerne.

Færgebytning

Færgeselskabet Fredericia—Strib har solgt MF. »Jyden« til den svenske Stats Vejvæsen. Færgen skal sejle i Færvandel ved Sundsvall.

Endvidere har Selskabet byttet sin anden Motorfærge »Strib« med MF. »Vemmenæs«, tilh. Rudkøbing—Vemmenæs-Overfarten.

Færgeselskabet vil derefter opretholde Forbindelsen

Strib—Fredericia med den nyhervede mindre Færge og en større Motorbaad.

»Strib« er bygget 1932 og har Plads til 15 Biler og 250 Passagerer. Den er forsynet med Kahyt, i Lighed med MF. »Vemmenæs«.

Nordens største Skib døbt af en dansk Prinsesse

Den svenske, danskfødte Prinsesse Ingeborg vil døbe Nordens største Skib, det nybyggede Motorskib »Stockholm« ved Stabelafløbningen paa Værftet i Monfalcone ved Triest den 29. Maj.

Nyt søkyndigt Medlem af Østre Landsret

Justitsministeriet har beskikket Kaptajn Carl Magnus Knudsen, København, som søkyndigt Medlem af Østre Landsret med særligt Navigationskendskab indtil 31. December 1940.

Samarbejde paa Ruten Vest-Norge—Hamborg

Efter en svær Konkurrence, der har staaet paa siden Slutningen af 1936 i Liniefarten mellem vestnorske Havne og Hamborg, har det Bergenske Dampskibsselskab, det Nordenfjeldske Dampskibsselskab i Trondheim og de to Hamborg-Rederier »Ernst Russ« og »Adolf Kirsten« etableret Samarbejde i Godstrafikken fra 1. Maj under Navnet »Den norsk-lyske Hamborg-Linie«. Ruten skal opretholdes som før med tre ugentlige Afgange fra Hamborg, een til Kirkenes, een til Trondheim og een til Bergen. De norske Rederier sætter 7 Skibe, de tyske Rederier 2 ind paa Ruten. Last langs med Kysten skal udelukkende befordres med norske Skibe, og Passagertrafikken skal som før alene drives af det Bergenske Dampskibsselskab.

Halvdelen af »Tongking«s Besætning paa Hjemvejen

En Del af »Tongking«s Besætning er nu paa Hjemrejse med forskellige af Kompagniets Skibe. Med »Siam«, der den 11. April passerede Penang, rejste 6 Mand af den menige Besætning; de ventes til København omkring 20. Maj. Maskinmester J. Chr. M. Nielsen og 5 Mand rejste med »Alsia« den 21. April, medens Kaptajn A. Berg og Frue og 1. Styrmand Morck-Jacobsen og 2. Styrmand Kinch og 4 Mand tog med »India« fra Singapore den 23. April; disse to Skibe ventes hertil omkring den 1. Juni. Den tilbageværende Del af Besætningen, ialt 18 Mand, vil rejse hjem med Kompagniets Motorskib »Boringia«, der paa Vej fra Bangkok den 12. Maj anløber Penang. Søforhøret angaaende Branden vil saaledes først kunne afholdes ved Søretten i København nogle Dage ind i Juni Manned.

Italiensk Rute paa Østersøen

Det italienske Rederi La Costiera i Genua har købt to gamle Frugtbaade af United Fruit Co. og vil sætte dem ind i Ruten paa Østersøen. Skibene hed »Saramacca« og »Suriname« og er omdøbt til »Ivorea« og »Argentina«. Begge Skibe er bygget i 1908 og er altsaa nu 30 Aar gamle. De er paa ca. 3,200 Brutto Tons og har Kølerum.

Nye Pengesedler i Tyrkiet

Som tidligere meddelt udstedte den tyrkiske Emissionsbank (»Centralbanken«) nye 5-Pundsnoter den 15. Oktober f. A.

Den 1. Marts d. A. har den samme Bank derhos udstedt nye 100-Pundsnoter, og den 1. April vil yderligere nye 50-Pundsnoter blive sat i Omløb ved Bankens Foranstaltning.

For de gamle 100-Pundsnoter gælder, at disse — der for den ganske overvejende Dels Vedkommende forlængst er blevet unddraget Cirkulationen — endnu vil forblive almindeligt Betalingsmiddel i seks Maaneder fra den 1. i denne Maaned at regne, hvorefter de i ni Aar og seks Maaneder (d. v. s. indtil den 28 2 1948) alene vil kunne benyttes ved Indbetalinger til selve Centralbanken.

For de gamle 50-Pundsnoter gælder tilsvarende Maade, at de i fem Aar endnu vil være almenlydig Betalingsmiddel, hvorefter de i andre fem Aar vil kunne benyttes ved Indbetalinger til — men ogsaa kun til — ovennævnte Emissionsbank (d. v. s. indtil 31/3 1948).

Højesteretsdom

Højesteret har afsagt Dom i den Sag, som var rejst mod Kaptajn A. C. Svane, Føreren af s.s. »Trio« af København. Kaptajn Svane sigtes for som Fører af dette Skib den 20. Marts i Fjor at have overtrådt de internationale Søvejsregler paa Skibets Rejse fra Burntisland til Saksøbing, idet han ikke havde sejlet med moderat Fart i Taage i Skagerak. Da han hørte et Taagesignal tilsyneladende foran for tværs, stoppede han ikke straks, og der skete en Kollision mellem »Trio« og det fremmede Skib, Damperen »Hop« af Bergen. Begge Skibe blev beskadiget, sidstnævnte fik svær Skade. Kaptajnen gjorde gældende, at man flere Gange havde brugt Haandlod, hvorfor Maskinen standsedes, og naar Maskinen saa gik med fuld Fart igen, havde Skibet kun moderat Fart paa. Han havde ikke standset helt for ikke at miste Manøvedygtigheden. Svane blev derefter frifundet, og denne Dom stadfæstedes af Østre Landsret.

Anklagemyndigheden appellerede imidlertid til Højesteret, og her blev Underrettens Kendelse omstødt. Højesteret idømte Kaptajnen en Bøde paa 40 Kr. Kaptajnen skal betale Sagens Omkostninger for alle Retter.

6 Dommere var af den Anskuelse, at Svane har over-

trådt Forskrifterne, fordi han ikke stoppede, da han hørte Taagesignalet. 2 Højesteretsdommere vilde stadfæste i Henhold til Underrettens Begrundelse.

Gave til Navigations-Undervisningen

Fra Rederiet I. Lauritzen har »Foreningen til Søfartens Fremme« gennem Formanden, Kontreadmiral Cold, modtaget 2000 Kr. til Støtte for Navigationsundervisningen ved Provincesnavigationsskolerne til Studieuddannelse, Tilskud til Præmier eller lignende efter Foreningens nærmere Bestemmelse.

Kanal-Planerne ved Hanstholm

Som tidligere omtalt har Danmarks geologiske Undersøgelser iværksat en Serie Boringer for at konstatere Mulighederne for Gravningen af en Kanal fra Limfjorden til Vesterhavet. De vanskelige Forhold ved Thybøen og den herskende Fare for Tilsanding af dette Udløb har givet Planerne ny Aktualitet, og med Limfjords-Kommissionens Billigelse er de ovenfor nævnte Jordbunds-Undersøgelser nu paabegyndt.

Den første Serie Boringer har godtgjort, at Kalk-Underlaget i den paatænkte Kanal-Linie ligger saa tæt op mod Jordoverfladen, at Gravningen vil blive yderst bekostelig; der regnes med, at Fjernelsen vil koste 2 Kr. pr. Kubikmeter imod ca. 70 Øre, hvis det kun var Grus og Sand, der skulde fjernes. Som Følge heraf er man nu gaaet i Gang med Prøveboringer i en ny, ca. 400 Meter sydligere Linie fra Hanstholm til Bjerre og med Tilslutning til den oprindeligt paatænkte Linie ved Ballerum.

Søsætning

Nakskov Skibsværfts Byggenummer 85, Motorskibet »Nordvest«, der er bygget til Dampskibsselskabet Norden i København, er løbet af Stabelen. Med »Nordvest« bliver det 4. Skib, som Selskabet faar bygget paa Værftet, fuldent.

Det smukke nye Skib har følgende Dimensioner: Største Længde 429 Fod 9 Tommer, Længde mellem Perpendikularerne 400 Fod, Bredde paa Spant 57 Fod, Dybde til Hoveddæk 27 Fod 6 Tommer og Lasteevne 8,300 Tons d.w. Skibet faar fem Luger, 2 Master og 2 Samsonposter, 11 Ladebomme, hvoraf 10 med 5 Tons og 1 med 20 Tons Lasteevne, der betjenes af 5 Tons elektriske Lossespil. Lossespillene, det elektriske Ankerspil og et 5 Tons Varpe- og den elektriske Styremaskine leveres af Thomas B. Thrige, Odense.

I Salonhuset er der i Forbindelse med en stor og smukt udstyret Salon indrettet lyse og komfortable Kamre til 7 Passagerer, ligesom der er taget særligt Hensyn til at gøre alle Opholdsrum og Kamre for Officerer og Besætning særlig rummelige og hyggelige. Til Mandskabet, der bor agter i 2-Mands Kamre, indrettes 2 store Messer samt Baderum og Toiletter.

Fremdrivningsmaskineriet vil bestaa af 2 Stkr. Burmeister & Wain, enkeltvirkende, 2-Takt Dieselmotorer paa tilsammen 4,300 IHK, der vil give Skibet en Fart af ca. 13 Knob fuldt lastet.

Forinden Afløbningen døbt Skibet af Frøken Madsen, Datter af Prokurist J. Madsen i Dampskibsselskabet »Norden«. Afløbningen overværedes af Prokurist J. Madsen, Maskininspektør H. Overgaard og Skibsinspektør, Kaptajn A. Linnel fra Dampskibsselskabet »Norden«, Værftets Ledelse samt flere Indbudte.

Det nye »Oslofjord«

Den norske Amerikalinjens nye Motorskib »Oslofjord«, der den 22. ds. kommer paa Besøg her, er indrettet saavel til Fart i Ruten paa Amerika som til Krydstøgt med Turister.

I almindelig Fart er der tre Klasser med Plads til 150 paa Kabin-Klassen, væsentligst i En- og Tomandskamre, 250 paa Turistklassen og 400 paa tredje Klasse fordelt i En-, To-, Tre- og Firemandskamre.

Der er gennemløbende Dæk med tre Trappe-Haller, hvor der er Vægtæpper af Sigfred Mohn efter Tegning af Per Krogh.

Paa B-Dækket ligger den store Hall, hvor Selskabslivet vil pulser, og hvor der er indrettet Danseplads. Her er alle Vægge i Mahogni, og her har Per Krogh fremstillet et Motiv af norsk Sommernat. Paa dette Dæk agterude ligger ogsaa Turist-Klassens Selskabssaloner med en særpræget Hall, der faar Navnet »Leif Erikssons Hall«, og den er i lyst Fyrretræ, dekoreret af Kunstneren Alf. Rolf-sen.

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver
til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE
Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

REDERI- OG HANDELSSELSKABET
MONTANA A/S
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER
KØBENHAVN K. Telegramadr.:
MONTANAKUL
Telefon: 9246

Den islandske Styrmandsstrejke slut

Styrmandsstrejken er nu sluttet, idet Allinginget i Fredags vedtog en Lov om tvungen Voldgift.

Hapag bestiller ny Amerikadamper

Hamburg-Amerika-Linien har paa Blohm & Voss' Værft i Hamborg kontraheret en ny Amerikabaad paa 36,000 Tons og med 23 Knobs Fart. Skibet skal have Plads til ca. 1300 Passagerer, fordelt paa 3 Klasser, og det skal kunne gøre Turen fra Hamborg til New York paa 7 Dage.

Aabenraa Rederi-Aktieselskab

Til Rederiregisteret er anmeldt, at Aabenraa Rederi-Aktieselskab er Ejer af Damperen »H. P. Hanssen«. Det er den forhenværende Danzig-Damper »Gertrude«, der blev overtaget i København. Den er paa 1,594 Brutto Tons. Rederiet ejer i Forvejen Damperne »Væring« og »Viking« paa hver 1,150 Tons Brutto.

Ny Nordamerika-Rute

Det store finske Rederi Gustav F. Thordén aabner i nær Fremtid en ny Atlanterhavsrute, der skal gaa fra Helsingfors via København til New York.

Tidspunktet for Rutens Aabning er endnu ikke endelig fastlagt.

De Baade, der skal besejle Linien, bliver nye Diesel-motorskibe, der kan tage et mindre Antal Passagerer. Første Baad herfra bliver det 3,000 Tons store Motorskib »Astrid Thordén«, bygget i 1937 og med Plads til 12 Passagerer.

Næstved bliver Søkøbstad

Lørdag den 21. Maj indvies den nye Havn og Kanal, der fremtidig vil gøre Næstved til Søkøbstad.

Natten mellem Fredag og Lørdag foretager de store Grave- og Uddybningsmaskiner den sidste Runde, saaledes at alt er klart, naar »Dannebrog« med Kongefamilien om Bord som det første Skib sprænger Snoren.

Efter at Havnen er indviet, begynder Damperen »Riise« sin fremtidige Rute.

Kanalen til Næstved er 8½ km lang og har en Dybde af 6 Meter. Havnenes Bolværkslængde er ca. 1,100 Meter. Heraf er de 400 Meter ud for Papirfabrikkernes nye Virksomhed, Ny Magle Mølle, Kontinentets største. Bevillingen paa de 4 Mill. Kr., der skulde gøre Næstved til en moderne Havneby, blev vedtaget i 1930. Den 9. April 1935 gjorde Byens Borgmester det første Spadestik til det store Arbejde, der har været projekteret af Stads- og Havneingeniør Frandsen, og den 23. Juni i Fjor blev Sejløbet indviet. Otto Kraner har allerede i nogen Tid været

i Funktion ved Næstved Havn. Havnen og Kanalen kan besejles af Skibe paa indtil 2,500 Tons.

Finsk Sejler som flydende Hotel

For syv Aar siden grundstødte en stor finsk Skonnert »Alexandra« udenfor Kalmar og truede med at blive Vrag. Skibet blev imidlertid bjerget af Grunden og laa i nogle Aar ved Kalmar Værft, indtil det blev solgt ved offentlig Auktion. Meningen var da, at Skibet skulde indrettes til et flydende Menageri og Akvarium, men dette mødte stor Modstand fra Dyrbeskyttelsens Side. I Stedet for blev »Alexandra« solgt til Bergkvara, hvor der i Sommertiden har været Kaffe-Serivering fra Dækket.

Nu skal Skibets Ejere have større Planer for med den gamle finske Skude. Det er Meningen, at »Alexandra« skal laves om til flydende Hotel. Lastrummet ombygges til en stor Spisesal med Plads til 100 Personer, og 14 Kahytter er indrettet, og der er elektrisk Lys ombord. Skibet skal forankres paa et smukt Sted ved Kysten ved en skovkranset Strand, og Gæsterne skal direkte fra Skibet kunne tage sig en Dukkert i Kalmarsund.

PERSONALIA**50 Aar**

Direktøren for Svensk Amerika Linien, *Axel Jonsson*, der ogsaa er velkendt i Danmark, hvor han har mange Venner, og i Sverige er en af Skibsfartens betydeligste og indflydelsesrigeste Mænd, fylder 50 Aar 16. Maj.

70 Aar

Kaptajn *Jens Pilegaard*, som i over 25 Aar har sejlet med eget Skib og i de senere Aar har været Fører af Færgerne »Fritz Juul« ved Vindeby Færgefart, fyldte i Mandags 70 Aar.

Skibssynsmand *Niels Killerup*, Svendborg, der i en Aarrække har været Stalens Skibssynsmand, fyldte 70 Aar i Mandags.

80 Aar

En indenfor Søfartskredse meget kendt Mand, Ingeniør *Gilbert de la Laing*, fyldte i Fredags 80 Aar.

Ingeniør de la Laing uddannedes i sin Ungdom som Maskinist og fik Ansættelse i Det Forenede Dampskibsselskab. I 1904 forfremmedes han til Skibsinspektør — en Stilling, han beklædte til 1923.

Han var tidligere Redaktør af Tidsskrift for Maskinvæsen og har bl. a. skrevet en Bog »Teknisk Ordbog«.

POSITIONSLISTE PR. 11. MAJ 1938**A**

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aarø*, Bastrup, ank. Parrsboro 30.4.
s.s. *Aarø* ank. Rotterdam 30.4.
s.s. *Aase* pass. Skagen 5.5. sydg.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Willemstad 29.4.
s.s. *Absalon* afg. Port Talbot 30.4.
m.s. *Afrika*, Kolls, ank. Hamburg 9.5. udg.
m.s. *African Reefer* pass. Cristobal 30.4.
s.s. *Agnete* pass. Gibraltar 24.4. p. R. t. Nizza.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. London 6.4. til Murmansk via Immingham.
s.s. *Alabama* ank. Santos 27.4.
s.s. *Alf* afg. Danzig 3.5.
s.s. *Alfa* ank. Algier 8.5.
s.s. *Algarve* afg. Beyrouth 9.5. til Alexandria.
m.s. *Almena* afg. New York 21.4. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Port Said 8.5. til Marseilles hjg.
s.s. *Alsund*, Hansen, afg. Montevideo 16.4. til Aarhus via Amsterdam.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Kbhvn. 9.5. til Hull hjg.
m.s. *American Reefer* ank. Algier 10.5.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Aruba 24.4. til Buenos Aires.
s.s. *Anna* pass. Gibraltar 10.5.
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Kap Det Gode Haab 30.4. p. R. t. Sydney udg.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Cristobal 21.4.
s.s. *Anne* pass. Helsingør 28.4.
m.s. *Argentina* afg. Galveston 10.5. til Antwerpen.
m.s. *Arizona* afg. Esbjerg 26.4. til Buenos Aires.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Antwerpen 23.4.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Yokohama 6.5.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Walleroo 7.5. hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Arzew 8.5.
s.s. *Aslaug* ank. Dakar 6.5.
m.s. *Asnæs* pass. St. Abbs Head 7.5.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. P. Albani 16.4.
s.s. *Astra* ank. Havana 27.4.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Ushant 7.5. p. R. t. Immingham.
m.s. *Australien*, Hansen, ank. Yowata 7.5.
m.s. *Australian Reefer* afg. Santos 1.5.
s.s. *Avance* pass. Spurn Hd. 4.3. p. R. t. Haifa.

B

s.s. *Belgien* ank. Kbhvn. 3.5.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Rotterdam 26.4.
s.s. *Bergenhus* afg. Bergen 9.5. nordover.
s.s. *Bertha* ank. Riga 2.5.
s.s. *Bes* pass. Vlissingen 6.5.
s.s. *Betta* afg. Sevilla 7.5.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Algiers 25.4.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Funchal 23.4.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Argentiera 5.5. til Ghent.
s.s. *Birgitte* afg. Liverpool 20.4. til Rabat.
s.s. *Bodil* ank. Kbhvn. 5.4.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. P. Swettenham 11.5. til Penang hjg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Port-de-Bouc 4.5.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Helsingør 8.4.
s.s. *Brasilien* afg. San Lorenzo 5.5. til Santos.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Dakar 6.5.
m.s. *Bretagne*, Hansen, pass. Gibraltar 24.4. p. R. t. Boston.
s.s. *Britta* afg. Port Lyautey 7.5.
s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 5.5. til Alexandria.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Boston 7.5.
s.s. *Brynhild* afg. Neufahrwasser 1.5. til Montreal.

C

m.s. *California* afg. Stockholm 30.4. til Buenos Aires.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. San Francisco 9.5. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Las Palmas 10.5.
s.s. *Carmen* ank. Bordeaux 10.5.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 17.4.
s.s. *Charkow* afg. Aalborg 7.5. til Antwerpen.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Tampa 4.5. til Houston.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Cristobal 10.5.
s.s. *Chile*, Larsen, afg. Ras Mallap 6.5. p. R. t. Aden udg.
s.s. *Christiansborg* ank. Port Royal 7.5.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Baltimore 29.4.
m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Montevideo 17.5.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Rangoon 6.6. til Colombo.
s.s. *Cimbria*, Lund, Ghent 8.5.
s.s. *Clara*, Johansen, i Dok i Kbhvn.
s.s. *Clara Clausen* afg. Aalborg 26.4. til Lübeck.
m.s. *Columbia*, Bronér, ank. London 3.5.
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Gdynia 27.4.
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Halifax N.S. 2.5.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10.5.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	451,00	AMSTERDAM.....	260,15
BERLIN.....	181,05	STOCKHOLM.....	115,85
PARIS.....	12,75	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,90	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,15	PRAG.....	15,85
ROM.....	23,90	WARSAWA.....	85,40

D

s.s. *Dagmar* afg. Malaga 2.5.
 s.s. *Dagmar* ank. Helsingør 8.5. fo Dokning.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Stockholm 26.4. til Norrköping.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Burntisland 9.5.
 m.s. *Danmark* forv. ank. Hamburg 17.5.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Shanghai 9.5. til Yokohama udg.
 s.s. *Delaware* ank. Rønnebyredd 9.5., afg. 10.5. til Halmstad.
 s.s. *Douro* ank. Kbhvn. 10.5.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Gdynia 1.5.
 s.s. *Ebro* afg. Kbhvn. 7.5. til Antwerpen.
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Bathurst 1.5.
 s.s. *Effie Mærsk* oplagt.
 s.s. *Egholm* afg. Marseille 9.5. til Genua.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Conacry 6.5.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Corpus Christi 26.4.
 s.s. *Elisabeth* ank. Gdynia 2.5.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Gdynia 4.5. til Leningrad.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Dunston 9.5.
 s.s. *Ellen* ank. Västervik 4.5.
 s.s. *Ellensborg* pass. Ushant 8.5.
 s.s. *Else* ank. Kotka 6.5.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Swansea 5.4. til Levis.
 m.l. *Emma Mærsk* pass. Aden 24.4.
 s.s. *Emanuel* afg. Gdynia 9.5. til Antwerp.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Aarhus 8.5.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* ank. Opobo 3.5.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* ank. Alexandria 1.5.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. San Diego 10.5. til Los Angeles udg.
 s.s. *Ester* ank. Pomaron 9.5.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Santander 3.5.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* pass. Land's End 21.4. p. R. t. Santos.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. St. Thomas 4.5. til London hjg.

F

m.v. *Fanø* ank. Kbhvn. 10.5.
 s.s. *Finland* afg. Kbhvn. 5.5. til Gdynia.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Bangkok 11.5. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Danzig 6.5.
 s.s. *Frankrig* ank. Gdynia 2.5.
 s.s. *Fredensborg* ank. Lisbon 7.5.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Newport 10.5.
 s.s. *Freya* afg. Leghorn 26.4. til London.
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 6.5.
 s.s. *Frøde* afg. New Orleans 9.5. til Norfolk, Va.
 s.s. *Fylla* afg. Gdynia 26.4. til Shoreham.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 10.5.
 s.s. *Georgia* afg. Portland, Me. 30.4. til Galveston.
 s.s. *Gerd* ank. New York 13.4.
 s.s. *Gerda* pass. Ushant 9.5.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Cardiff 7.5.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Yokohama 27.4. til New York.
 s.s. *Gorm* afg. Swansea 4.5. til Lynn, Mass.
 s.s. *Grete* ank. Dieppe 10.5.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Shanghai 30.4.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* ank. St. John, N.B. 21.4. p. R. t. Whitehaven.
 s.s. *Gudrun* ank. Dakar 5.4.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Suez 28.4.
 s.s. *Gunhild* pass. Lizard 1.5.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Sfax 26.4.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 30.4. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. Clyde 12.3. til Haifa.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Flensburg 7.5.
 s.s. *Halfdan* ank. Kbhvn. 4.5.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Constantza 30.4. til Haifa.

s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 11.5. til Kamba.
 s.s. *Hans Broge* afg. Blyth 4.5. til Kbhvn.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Aalborg 3.5. til Leningrad.
 s.s. *Harald* ank. Kbhvn. 10.5.
 s.s. *Harriet* ank. Helsingfors 8.5.
 s.s. *Helene* pass. Dunnethead 10.5.
 s.s. *Helga* afg. New York 6.5.
 m.s. *Helvig* afg. Clyde 30.4. til New York.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Port Arthur 13.4. til Corpus Christi.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Gdynia 3.5.
 m.s. *Herdis* afg. Teneriffe 30.4. til Pasajes.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Danzig 4.5. til Bordeaux.
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 25.4. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 10.5. til Manchester.
 s.s. *Holland* ank. Trouville 3.5.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Port Said 10.5. til Rotterdam hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Dungeness 26.4. p. R. t. Oporto.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Gibraltar 6.5.
 s.s. *Inger* afg. Genova 10.5.
 s.s. *Inger Toft* afg. Capelle 1.5.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Souris, P. E. Island.
 m.s. *Irland*, Meinertz, pass. Halifax 8.5. p. R. t. Three Rivers.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Danzig 6.5. til Nantes.
 s.s. *Ivar* ank. Kbhvn. 9.5.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 8.5.
 s.s. *Jakob Mærsk* pass. Dover 6.5. østg.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Finisterre 8.5. p. R. t. Avonmouth.
 m.l. *Jane Mærsk* afg. Tampico 17.4.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Dairen 7.5. til Hongkong hjg.
 s.s. *Jenny* pass. Ushant 5.5.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Casablanca 29.4.
 s.s. *Johanne* pass. Palermo 10.5.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Safi 28.4.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 9.5.
 s.s. *Jonna* ank. Svendborg 10.5.
 s.s. *Juliane* ank. Villa Real 2.5.
 s.s. *Jutta* pass. Helsingør 10.5.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Hamburg 11.5. til Rotterdam udg.
 s.s. *Jytte* ank. Gdynia 20.4.
 s.s. *Jægersborg* ank. Sunderland 7.5.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Brixham 5.5. til Burntisland.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Cagliari 4.5. til St. Johns N.F.
 s.s. *Karen* pass. Finisterre 5.5.
 s.s. *Karen Toft* afg. Reykjavik 3.5.
 s.s. *Karla* pass. Cobo Carvoeiro 9.5.
 s.s. *Katholm* ank. Liverpool 5.5.
 m.l. *Katrine Mærsk* ank. Port Arthur 29.4.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Gibraltar 5.5. vestg.
 s.s. *Kentucky* afg. New York 7.5. til Oslo.
 s.s. *Kirsten* afg. Hamburg 31.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Gibraltar 4.5. til Nantes.
 s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Knud* ank. Manchester 6.5.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart paa San Francisco, Los Angeles og Port Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Svendborg 20.4.
 s.s. *Knut* ank. Granton 3.5.
 s.s. *Kongea* afg. Leith 5.5. til Oslo.

L

s.s. *Laila* afg. Paita 6.5.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Port Said 10.5. til Suez udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* pass. Ækvator 29.5.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Port of Spain 14.4.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Beyrouth 28.4.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Methil 25.4. til St. Lawrence.
 s.s. *Lilian* pass. Helsingør 10.5.
 s.s. *Lilleborg* ank. Ivigtut 7.5.
 s.s. *Lily* ank. Gdynia 30.4.
 s.s. *Linda* afg. Sevilla 10.5.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Grimsby 3.5.
 s.s. *Lotta* søsat Aalborg 22.4.
 s.s. *Lotte* afg. Llanelly 4.5. til Methil.
 m.s. *Louisiana* afg. Kbhvn. 17.4. til Buenos Aires.
 s.s. *Lundby*, Lund, afg. St. Kitts 7.5. til Montreal.
 s.s. *Lynæs* pass. Valentia 3.5.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Freeport 12.4. til Louisburg N.S.
 s.s. *Magnus* ank. Bordeaux 10.5.
 s.s. *Maja* pass. Helsingør 10.5.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Osaka 2.5. udg.
 s.s. *Manø*, Rasmussen, ank. Birkenhead 3.5.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Hongkong 30.4.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. 46° N. 7° V. 5.5. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Margrete* afg. Methil 5.5. til Hobro.

s.s. *Margrethe* ank. London 10.5.
 s.s. *Marianne* afg. Danzig 3.5.
 s.s. *Marie Toft* ank. Setubal 7.5.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Tuxpam 12.4.
 s.s. *Marna* afg. Iquique 4.5.
 s.s. *Marocco* ank. Casablanca 8.5.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Gdynia 8.5.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Helsingør 4.5.
 s.s. *Marx* ank. Drammen 3.5.
 s.s. *Maryland* afg. Randers 10.5. til Kbhvn.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Havre 4.5.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Hamburg 11.5. til Kbhvn hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 27.4.
 s.s. *Michael Jebesen* afg. Sabang 12.3. til Bangkok.
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 9.5. til Antwerpen.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Danzig 9.5.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* ank. Rochester 6.5.
 s.s. *Nancy* ank. Watchet 3.5.
 s.s. *Nerna* afg. Gøteborg 10.5.
 s.s. *Nevada* afg. Halmstad 26.4. til Montreal.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Seattle 21.4.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Philadelphia 25.4.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Danzig 4.5.
 s.s. *Niobe* ank. Arzew 8.5.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* pass. Havre 20.4. p. R. t. New York.
 s.s. *Nordborg* ank. Helsingør 9.5.
 s.s. *Nordby* afg. Kbhvn. 29.4. til Danzig.
 m.s. *Norden* ank. San Francisco 30.4.
 m.s. *Nordfarer* afg. N. Waterweg 6.5. til Hamburg.
 m.s. *Nordhavet* afg. Lisbon 25.4. til Philadelphia.
 m.s. *Nordhval* afg. Los Angeles 26.4. til Kobe.
 m.s. *Nordkap* afg. St. John 29.4. til New York.
 s.s. *Nordlys* ank. Quebec 28.4.
 m.s. *Nordpol* afg. St. Pedro 17.4. til Kobe.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Buenos Aires 5.5.

O

s.s. *Odin* ank. Gjøteborg 10.5.
 s.s. *Olga* pass. Skagen 4.5. sydg.
 m.s. *Olga S.* afg. Antwerpen 4.5. til New York.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Gdynia 24.4.
 s.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Demerara 9.5.
 s.s. *Orion* afg. Gravesend 5.5. til Kbhvn.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. London 8.5.
 m.s. *Oregon* ank. Kbhvn. 7.5.
 s.s. *Otto Petersen* pass. Helsingør 6.5. sydg.

P

s.s. *P. Madsen* afg. N. Waterweg 5.5. til Freetown.
 s.s. *P. N. Damm* ank. New Orleans 4.5.
 m.s. *Panama*, Juel-Christensen, pass. Finisterre 7.5. til Fremantle udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Goole 8.5.
 s.s. *Paula* ank. Valparaiso 10.5.
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart paa San Francisco. Los Angeles og Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. San Pedro 24.4.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Penang 9.5. til Port Said hjg.
 s.s. *Pia* pass. Spurn Point 6.5.
 s.s. *Polly* pass. Kbhvn. 3.5. p. R. t. Kotka.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Malmø 8.5.

R

m.s. *Ragnhild* ank. Jaffa 15.4.
 s.s. *Randa* ank. Ancona 8.5.
 s.s. *Ravn*, Flenslung, 7.5.
 s.s. *Rigmor* ank. Walkom 3.5.
 s.s. *Riga* p. R. t. Danzig.
 s.s. *Rikke* afg. Danzig 27.4. til Nice.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 8.5.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Kbhvn. 4.5. til Hamburg.
 s.s. *Robert* ank. Leningrad 3.5.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. London 21.4.
 s.s. *Rosenborg* afg. Flushing 7.5.

S

s.s. *Saga* ank. Kbhvn. 8.5.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Bangkok 29.4.
 s.s. *Samso*, Pedersen, afg. Sydney C.B. 28.4. til Manchester.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Rouen 9.5. til Leith.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Blyth 9.5.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/T
 Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder
HELSINGFORS (Finland)
 Filialkontor HANGO
 Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 10.5.
 s.s. *Sejrø*, Teilman-Thomsen, afg. Danzig 30.4. til Marseilles.
 s.s. *Selma* pass. Cabo Carvoeiro 9.5.
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 28.4.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Malta 6.5. til Rotterdam hjg.
 s.s. *Signe* afg. Gravesend 5.5. til Antwerpen.
 s.s. *Sigrid* ank. Southampton 2.5.
 s.s. *Silkeborg* afg. Nantes 7.5.
 s.s. *Skagen* ligger i Danzig.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.
 s.s. *Skagerak* ank. Gdynia 29.4.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Baton Rouge 27.5.
 s.s. *Skjold* afg. Danzig 10.5. til Tallinn.
 s.s. *Skodsborg* afg. Flushing 6.5.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 10.5. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Reykjavik 5.5.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Gdynia 30.4.
 s.s. *Sophie* ank. Cayenne 29.4.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 10.5. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Aalborg 2.5. for Dokning.
 s.s. *Stella* ank. Marseille 10.5.
 s.s. *Stensby*, Kühler, afg. Avonmouth 29.4. til Galveston.
 s.s. *Stjerneborg* ank. Norfolk 1.5.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Blyth 7.5. til Malmø.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Ushant 29.4.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 4.5. til Caibarien.
 s.s. *Svend Pii* ank. Fowey 5.5.
 s.s. *Svanholm* afg. Algier 9.5. til Lissabon.
 s.s. *Søborg* pass. Leixos 9.5.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 10.5. til Aarhus.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 6.5.
 s.s. *Tanja* pass. Helsingør 10.5.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. Cristobal CZ 10.5.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Esbjerg 10.5. til Frederiksværk.
 s.s. *Tekla* afg. Dakar 25.4. til Havre.
 s.s. *Tennessee* ank. Aalborg 10.5.
 m.s. *Thyra S.* pass. Land's End 31.4.
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Menstad 10.5.
 s.s. *Tove* ank. Gdynia 5.5.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Antwerpen 8.5.
 s.s. *Transporter* afg. Odense 5.5. til Burntisland.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Seeham Harbour 10.5. til Allinge.
 s.s. *Trondhjem* ank. Frederikshavn 3.5. for Dokning.
 s.s. *Tula* afg. Algier 7.5. til Antwerpen.
 s.s. *Tureby*, Eriksen, ank. New York 5.5.

U

s.s. *Ulla* afg. Cardiff 5.5.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Svendborg 6.4.
 s.s. *Uranienborg* pass. Cape Ray 9.5.

V

s.s. *Valborg* afg. Oran 28.4. til Grangemouth.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Lemvig 7.5.
 s.s. *Venus* pass. 51° N. 53° V. 2.5. p. R. t. St. John, N.F.
 s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
 s.s. *Viborg* ank. Kbhvn. 5.5.
 s.s. *Viola* ank. London 6.5.
 s.s. *Virginia* afg. Danzig 10.5. til Montreal.
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart paa San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Hull 8.5.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Dover 5.5. østg.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 9.5. til Danzig.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 10.5. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørenborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftene

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

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)

HAMMERENSGADE 6 · KØBENHAVN K · TLF.: C. 7809



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

DAMPKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

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

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

Skibsklarering
Kommission**G. E. OLSEN**

Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter

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

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

O. SWANLJUNG

Etableret 1803

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siiljuoto & Kalajoki-Rahja) **FINLAND**

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr.: »Swanljung«, Brahestad
Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienst-
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Box Code.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Søfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. OYSKIBSMÆGLERE
BEFRAGNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference
Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE
SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

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

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 11. Maj 1938.

Nr. 19.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øro
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 Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1397. Sverige S.-Kyst. Åhus Indløb. Sømærker inddraget.
(U. f. s. Nr. 18/1289. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:
1. Den sorte Tønde med Ballon paa $55^{\circ} 55',_{78}$ N. $14^{\circ} 21',_{10}$ E.
2. Stagen paa $55^{\circ} 55',_{71}$ N. $14^{\circ} 20',_{48}$ E.
3. Stagen med Tværtræ paa $55^{\circ} 55',_{70}$ N. $14^{\circ} 20',_{11}$ E.
1398. (T). Sverige S.-Kyst. Åhus. Lystønde midlertidig ombyttet.
(U. f. s. Nr. 18/1290. Stockholm 1938.)
Lystønden *Åhus redd, yttre* paa c. $55^{\circ} 55',_{4}$ N. $14^{\circ} 24',_{0}$ E. er for et Tidsrum af c. 3 Uger midlertidig ombyttet med en Reservelystønde med samme Fyrkarakter, men med svagere Lysevne.
1399. Sverige. Landsort—Häradsjär. Enskär. Nyt Sømærke.
(U. f. s. Nr. 18/1288. Stockholm 1938.)
En rød Stage med 2 opadvendte Koste er udlagt paa $58^{\circ} 40',_{50}$ N. $17^{\circ} 18',_{13}$ E.
1400. Sverige. Stockholm Skærgaard. Landsort. Løbet til Andervik. Sømærker inddraget.
(U. f. s. Nr. 18/1287. Stockholm 1938.)
Stagen paa $58^{\circ} 55',_{20}$ N. $17^{\circ} 36',_{55}$ E. og Stagen med Kost paa $58^{\circ} 55',_{30}$ N. $17^{\circ} 36',_{90}$ E. er permanent inddraget.
1401. Sverige. Bottniska Bugt. Rödkallen Radiofyr atter i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 18/1353. Stockholm 1938.)
Rödkallen Radiofyr paa c. $65^{\circ} 19'$ N. $22^{\circ} 22'$ E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 16/1189 1938.)
1402. Finland. Bottniska Bugt. Storkallegrund. Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lødskontoret i Vasa.)
Fyrskibet *Storkallegrund* paa c. $62^{\circ} 40'$ N. $20^{\circ} 39'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr 50/3855 1937.)

- 1403. Finland. Bottniske Bugt. Yxpila—Gamlakarleby. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 12/383 og 12/384. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Tankar c. 63° 57' N. 22° 51' E., Tankar övre, Tankar nedre, Råberg, Trullögrund, Hungerberg, Frimodigsgrund, Yxpila vågbrytare, Yxpila övre. Yxpila nedre.
(E. f. S. Nr. 1/12 1938.)
- 1404. Finland. Bottniske Bugt. Jakobstad. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 12/382. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Rummelgrund c. 63° 45' N. 22° 35' E., Bredhällan, Borgmästargrund, Hällö, Alholmen övre, Alholmen nedre.
(E. f. S. Nr. 3/157 1938.)
- 1405. Finland. Skärgårdshavet. Rödskär Havnefyr slukket for Sommeren.**
(U. f. s. Nr. 12/391. Helsingfors 1938.)
Rödskär Havnefyr paa c. 60° 07' N. 21° 40' N. er slukket for Sommeren.
- 1406. Finland. Finske Bugt. Løbet Kalfholm til Stengrund. Oplysning om Dybde.**
(U. f. s. Nr. 12/378. Helsingfors 1938.)
Dybden i Løbet fra N. om *Kalfholm Fyr* paa c. 60° 05' N. 21° 41' E. til *Tværminne Fyr* og derfra i SW.-lig Retning til *Stengrund Fyr* er aftaget fra 5,5 m til 5,2 m ved Middelvandstand.
- 1407. Finland. Finske Bugt. Hangö. Nye Somærker udlagt.**
(U. f. s. Nr. 12/375. Helsingfors 1938.)
En ny, hvid- og rødmalet Spirtønde med rødt Tværtræ er udlagt paa 59° 49' 10" N. 23° 10' 34" E.
En ny, hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort nedadvendt Kost er udlagt paa 59° 49' 00" N. 23° 08' 55" E.
En ny, rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa 59° 48' 28" N. 23° 06' 33" E.
(Kort Nr. 276.)
- 1408. Finland. Finske Bugt. Hästö—Busö. Afmærkning forandret.**
(U. f. s. Nr. 12/374 og 12/376. Helsingfors 1938.)
a. 6 nye, hvide Spirtønder med et sort Bælte og 1 nedadvendt, sort Kost er udlagt paa henholdsvis 59° 52' 13" N. 23° 34' 08" E., 59° 51' 36" N. 23° 33' 59" E., 59° 50' 06" N. 23° 15' 35" E., 59° 50' 04" N. 23° 15' 14" E., 59° 50' 00" N. 23° 13' 08" E. og 59° 49' 08" N. 23° 10' 53" E.
b. 2 nye, hvid- og rødmaalede Spirtønder med rødt Tværtræ er udlagt paa henholdsvis 59° 49' 37" N. 23° 13' 40" E. og 59° 50' 58" N. 23° 18' 02" E.
c. 2 nye, røde Spirtønder med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa henholdsvis 59° 51' 43" N. 23° 34' 07" E. og 59° 49' 51" N. 23° 11' 53" E.
d. Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 59° 52' 16" N. 23° 34' 13" E. er flyttet til 59° 52' 17" N. 23° 34' 24" E.
(Kort Nr. 276.)
- 1409. Finland. Finske Bugt. Barösund. Afmærkning forandret.**
(U. f. s. Nr. 12/373 og 12/377. Helsingfors 1938.)
a. 3 nye, hvide Spirtønder med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa henholdsvis 59° 58' 48" N. 24° 00' 39" E., 59° 54' 30" N. 23° 44' 08" E. og 59° 53' 43" N. 23° 41' 23" E.
b. En ny, rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa 59° 59' 16" N. 23° 54' 34" E.
c. De 2 hvide Spirtønder med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa henholdsvis 59° 54' 34" N. 23° 45' 25" E. og 59° 54' 29" N. 23° 45' 00" E. er permanent inddraget.
(Kort Nr. 276.)

1410. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Koholm \ddot{y} (Lohmäsaari) Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 12/367. Helsingfors 1938.)
Koholm (Lohmäsaari) Fyr paa c. 60° 09',₅ N. 25° 03',₇ E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 1/16 1938.)
1411. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Grauholm (Kuusisaari) Fyr permanent slukket.
(U. f. s. Nr. 12/370. Helsingfors 1938.)
Grauholm (Kuusisaari) Fyr paa 60° 09' 02" N. 25° 06' 30" E. er permanent slukket.
(E. f. S. Nr. 17/1261 1938. Kort Nr. 276.)
1412. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Nyt Fyr tændt.
(U. f. s. Nr. 12/371. Helsingfors 1938.)
Et nyt Fyr benævnt *Neitsytsaari* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, er tændt paa 60° 09' 06" N. 25° 06' 06" E. Flammens Højde: 5 m. Hvidt. ottekantet Jerntaarn paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra c. 81° til c. 99°. 4. Grønt i Pejl. fra c. 195° til c. 279°.
2. Hvidt i — - c. 99° - c. 106°. 5. Hvidt i — - c. 279° - c. 281°.
3. Rødt i — - c. 106° - c. 195°. 6. Rødt i — - c. 281° - c. 307°.
(E. f. S. Nr. 17/1262 1938. Kort Nr. 276.)
1413. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Lovisa. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 12/372. Helsingfors 1938.)
Lovisa Sten Fyr paa c. 60° 26' N. 26° 16' E. og Lökholm Fyr er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 3/163 1938.)
1414. Finland. Finske Bugt. Hamina. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 12/368. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Hilloniemi øvre og *nedre* paa c. 60° 31' N. 27° 09' E. *Villaniemi*, *Nurmilahdi*, *Kakarkari*, *Suur Musta*, *Hajaskari* og *Hilloniemi*.
(E. f. S. Nr. 3/165 1938.)
1415. Finland. Finske Bugt. Lavansaari. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 12/369. Helsingfors 1938.)
Lavansaari øvre og *nedre* Fyr paa c. 60° 02' N. 27° 50' E. er atter tændt.
1416. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Lys- og Fløjtetønde ommalet.
(N. f. S. Nr. 18/1815. Berlin 1938.)
Lys- og Fløjtetønden paa c. 60° 02',₂ N. 29° 22',₇ E. er nu malet rød og hvid.
(Kort Nr. 277.)
1417. Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt. Koskolowa. Baake fjernet.
(N. f. S. Nr. 18/1816. Berlin 1938.)
Koskolowa Baake paa c. 59° 40',₆ N. 28° 24',₆ E. er fjernet.
(Kort Nr. 277.)
1418. (T). Tyskland. Brüsterort-Riff. Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.
(N. f. S. Nr. 18/1799. Berlin 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Brüsterort N.* paa c. 54° 58',₈ N. 19° 59',₀ E. er midlertidig i Tiden til den 14. Maj d. A. ombyttet med en hvid Baaketønde med N.-Topbetegnelse og mærket *Brüsterort N.*
1419. Polen. Danzig Bugt. Wielka Wies. Nye Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. IX/138. Warszawa 1938.)
I *Wielka Wies* Fiskerihavn paa c. 54° 47',₉ N. 18° 25',₂ E. er følgende Fyr tændt:
a. Paa Hovedet af W.-lige Bølgebryder et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 13,₅ m. Synsvide: 3 Sm.
b. Paa Hovedet af W.-lige Indermole et grønt, fast Fyr.

- c. Paa Hovedet af Træbroen et Fyr, der viser blaat, fast Lys.
Alle 3 Fyr er ubevogtet.
d. Fyret, der viser rødt Et-Blink hver 3^s. paa Hovedet af E.-lige Bølgebryder bliver toreløbig brændende.
(Kort Nr. 269.)

1420. (P). Tyskland. Swinemünde. Signalmast opføres.

- (N. f. S. Nr. 17/1660. Berlin 1938.)
Paa c. 53° 55',₂ N. 14° 16',₉ E. paa *Joachimsfläche* paa W.-Bredden af *Swine* vil der blive opført en hvid Signalmast, hvorfra de Advarsels- og Spærresignaler, der tidligere blev vist fra Stormsignalstationen paa E.-Bredden, i Fremtiden vil blive vist.
(Kort Nr. 280.)

1421. Tyskland. Rügen W.-Kyst. Wiek og Parow. Opmaalingsarbejder.

- (N. f. S. Nr. 17/1789. Berlin 1938.)
Til Opmaalingsarbejder ved *Wiek* paa *Rügen* og ved *Parow* oprettes Signaler i Land, som inddrages efter Arbejdets Afslutning.
c. 54° 30' N. 13° 00' E.

(Se Tillæg.)

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

1422. Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Lys- og Klokketønde genudlagt.

- (U. f. S. Nr. 18/1298. Stockholm 1938.)
Lys- og Klokketønden *Malmö ränna*, yttre paa c. 55° 37',₇ N. 12° 59',₀ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 16/1207 1938.)

1423. Danmark. Smaalandsfarvandet. Indløbet til Vordingborg. Afmærkning forandret.

- Antallet af hvide Stager med 1 Halmvisk ved S.-Siden af Sejløbet ind til *Vordingborg* er reduceret fra 10 til 8.
c. 55° 00' N. 11° 56' E.
(Kort Nr. 301. Søm.-Fort. Side 80, Nr. 23.)

1424. Danmark. Smaalandsfarvandet. Gaabense Færgebro. Afmærkning forandret. Afmærkningen af Indsejlingsrenden til *Gaabense Færgebro* er forandret og er nu, som følger:

1. E.-Siden af Renden:
 - a. En hvid Stage med 2 Halmviske paa 54° 56' 51" N. 11° 53' 09" E., ved Yderenden af Renden.
 - b. En hvid Stage med 1 Halmvisk paa 54° 56' 43" N. 11° 53' 08" E.
 - c. En hvid Stage med 1 Halmvisk paa 54° 56' 40" N. 11° 53' 08" E.
 2. W.-Siden af Renden:
 - d. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 54° 56' 42" N. 11° 53' 06" E., ved Inderenden af Renden.
- (E. f. S. Nr. 45/2135 1932. Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 537. Havnelods, Side 69. Søm.-Fort., Side 82, Nr. 2 og 3.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1425. Danmark. Kattegat. Isefjord Lys- og Fløjtetønde atter tændt.

- Lys- og Fløjtetønden *Isefjord* paa c. 56° 00' N. 11° 51' E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 18/1392 1938.)

1426. Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Advarsel.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 18/1393 1938 tilraades det Skibe med et Dyb-
gaaende af 8 m og derover ved Passage W. om *Schultz's Grund* at holde sig W. for den
i Kortet angivne 20 m Kurve.

c. $56^{\circ} 09' N. 11^{\circ} 09' E.$

(E. f. S. Nr. 18/1393 1938.)

**1427. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Hasseløre. Gamle Hasseløre Løb nedlagt
Afmærkning forandret.**

1. Da det ved en for nylig foretaget Undersøgelse af det gamle Løb E. om *Hasseløre*
har vist sig, at der nu er bundfældet saa meget Mudder i Løbet, at Dybden i en Del af
dette kun er c. 2 m, er Benyttelsen af Løbet opgivet og Afmærkningen inddraget.

2. Følgende Sømærker er inddraget:

a. Den rød- og hvidstribede Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk,
Hasseløre S., paa $55^{\circ} 27' (57'') N. 10^{\circ} 26' (24'') E.$

b. De 6 røde Stager, *Hasseløre E.*, paa W.-Siden af det gamle Løb.

c. Den hvide Stage, *Hasseløre Grund N.*, ved E.-Siden af det gamle Løb.

d. De 3 hvide Stager, *Hasseløre Grund W.*, ved E.-Siden af det gamle Løb.

e. De 2 hvide Stager, *Koholm*, ved E.-Siden af det gamle Løb.

3. Den rød- og hvidstribede Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk, *Espenøre*
Hage W., paa $55^{\circ} 28' (27'') N. 10^{\circ} 26' (57'') E.$ er ombyttet med en hvid Stage.

(Kort Nr. 300. Danske Lods, Side 180. Søm.-Fort. Side 37, Nr. 28 og 33 samt Side 38,
Nr. 1—4.)

1428. Danmark. Kattegat. Mosel Grund N. Sømærke atter i Orden.

Den hvide Stumtpønde med 1 nedadvendt Kost, *Mosel Grund N.*, paa $56^{\circ} 04'$
 $33'' N. 10^{\circ} 50' 24'' E.$ er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 18/1394 1938.)

1429. Danmark. Limfjorden. Aalborg Havn. Oprensning tilendebragt.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 14/1082 1938 meddeles, at den deri nævnte
Oprensning i *Aalborg Havn* langs Bolværkerne paa Strækningen fra Østre Havn til Told-
boden nu er tilendebragt og den udlagte Bøje inddraget.

c. $57^{\circ} 03' N. 9^{\circ} 56' E.$

(E. f. S. Nr. 14/1082 1938.)

1430. Sverige. Skagerrak. Ramskär S. Nyt Sømærke.

(U. f. S. Nr. 18/1299. Stockholm 1938.)

En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon er udlagt paa $58^{\circ} 43',_{20} N.$
 $11^{\circ} 01',_{00} E.$, S. for *Södra Speron Grund*.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1431. (T). Tyskland. Elben. Fyrskibene Elbe 2, Elbe 3 og Elbe 4 midlertidig om-
byttet.**

(N. f. S. Nr. 18/1827. Berlin 1938.)

1. Fyrskib *Elbe 3* paa c. $53^{\circ} 58' N. 8^{\circ} 30' E.$ Stamfyrskibet *Senator Brockes*
er midlertidig ombyttet med Reservefyrskibet *Bürgermeister Bartels*.

2. Fyrskib *Elbe 2* paa c. $54^{\circ} 00' N. 8^{\circ} 25' E.$ Stamfyrskibet *Bürgermeister Bartels*
er midlertidig ombyttet med Fyrskibet *Bürgermeister Kirchenpauer*.

3. Fyrskib *Elbe 4* paa c. $53^{\circ} 57' N. 8^{\circ} 39' E.$ Stamfyrskibet *Bürgermeister Kirchen-
pauer* er midlertidig ombyttet med Reservefyrskibet *Bürgermeister Abendroth*.

Stationernes Fyrkarakter er uforandret.

1432. (P). Holland. Haaks Fyrskib ombyttes midlertidig.
(B. a. Z. Nr. 109/1116. 's-Gravenhage 1938.)
Omkring den 27. Maj d. A. ombyttes Fyrskibet *Haaks* paa c. $52^{\circ} 57',_5$ N. $4^{\circ} 19'$ E. midlertidig for et Tidsrum af c. 4 Uger med en rød Lys- og Fløjitetønde mærket „H. S.“, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s .
1433. (P). England. Harwich Anduvning. Afmærkning forandres.
(N. t. M. Nr. 827. London 1938.)
Vraget paa c. $51^{\circ} 57'$ N. $1^{\circ} 27'$ E. er uskadeliggjort til $5,5$ m Dybde ved Lavvande. Vraglystønden vil blive inddraget omkring den 14. Juni d. A. og *South Culler* Tønde vil blive flyttet til dens Plads, $0,4$ Sm SE.-ligere.
(Se Tillæg.)

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

1434. Frankrig. Le Sandettié Fyrskib. Undervandstaagesignal atter i Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 18/1211. Paris 1938.)
Undervandstaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Sandettié* paa c. $51^{\circ} 13',_4$ N. $1^{\circ} 53',_7$ E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 11/757 1938.)
1435. Frankrig. Calais. Signalstation atter i Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 17/1162. Paris 1938.)
Signalmasten paa Hovedet af E.-Molen paa c. $50^{\circ} 58',_3$ N. $1^{\circ} 50',_6$ E. er genopført og Signalerne udsendes atter normalt.
(E. f. S. Nr. 11/758 1938.)
1436. (T). Frankrig. Cherbourg. Undervandshindringer.
(A. a. N. Nr. 17/1159. Paris 1938.)
E. f. S. Nr. 13/951 og 13/952 annulleres og erstattes med følgende:
Undervandshindringer, der er farlige for Sejladsen, og som er afmærket med 2 Spidstønder, mellem hvilke det er forbudt at passere, er udlagt paa c. $49^{\circ} 41'$ N. $1^{\circ} 33'$ W., 2700 m 70° fra *L'île Pelée* Fyr.
(E. f. S. Nr. 13/951 og 13/952 1938.)
1437. England W.-Kyst. Bristol Channel. Breaksea Fyrskib ombyttet.
(N. t. M. Nr. 27. Trinity House, London 1938.)
Breaksea Fyrskib paa c. $51^{\circ} 20'$ N. $3^{\circ} 18'$ W. er ombyttet med et nyt kraftigt, elektrisk Fyrskib mærket „*Breaksea*“ med hvide Bogstaver paa hver Side. Fyrtaarnet midtskibs. Intet Dagmærke. Hvidt Et-Blink af $0,5^s$. Varighed hver 15^s . Taagesignal med Diafon, Et-Stød af 2^s . Varighed hver 20^s .
Det i E. f. S. Nr. 17/1289 1938 meddelte Radiofyr og synkroniserede Undervandssignal er etableret.
(E. f. S. Nr. 17/1289 1938.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1438. Spanien N.-Kyst. Bilbao. Adgangsbestemmelser.
(N. f. S. Nr. 17/1715. Berlin 1938.)
Det er atter tilladt at anløbe *Bilbao* paa c. $43^{\circ} 22'$ N. $3^{\circ} 04'$ W. uden Marinemyndighedernes Tilladelse.
Ankring er forbudt i Bugten udenfor Bølgebryderne inden for Linien *Punta Galea—Punta Lucero*.
(E. f. S. Nr. 40/3204 1937.)

1439. Spanien NW.-Kyst. Kap San Adrian E. Oplysninger.
(N. f. S. Nr. 17/1717. Berlin 1938.)
1. Bestemmelserne i E. f. S. Nr. 14/1050 ophæves.
2. Omraadet mellem *Kap San Adrian* paa c. 43° 21' N. 8° 50' W. og *Baldayos* Grundene er minefri.
(E. f. S. Nr. 14/1050 1938.)
1440. Portugal W.-Kyst. Kap Mondego SW. Grund findes ikke.
(N. f. S. Nr. 17/1798. Berlin 1938.)
Grunden med 15 m Vand paa c. 40° 00' N. 9° 20' W. findes ikke. Paa Stedet er den mindste Dybde 124 m.
1441. Marokko. Wadi Sbu. Fyr slukket.
(N. t. M. Nr. 879. London 1938.)
Fyret paa Hovedet af den N.-lige Bølgebryder paa c. 34° 16' N. 6° 41' W. er slukket.
1442. (T). Afrika W.-Kyst. Gambia Floden Munding. Gambia Fyrskib ombyttes midlertidig.
(N. t. M. Nr. 858. London 1938.)
Omkring den 20. Juni d. A. ombyttes *Gambia* Fyrskib paa c. 13° 34' N. 16° 45' W. midlertidig for et Tidsrum af c. 30 Dage med en Lystønde med samme Fyrkarakter.
1443. (P). Afrika W.-Kyst. Gambia. Fyr tændes.
(N. t. M. Nr. 859. London 1938.)
I Løbet af kort Tid tændes et nyt Fyr, der skal vise rødt Et-Blink hver 5^s, paa 13° 29' (19") N. 16° 33' (00") W. paa det W.-lige Hjørne af *Barra Fort*.
1444. Afrika W.-Kyst. Muny Floden Anduvning. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 866. London 1938.)
1. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt 5,1 Sm 316° fra *Isla Elobey Chico* Fyr paa c. 1° 00' N. 9° 32' E.
2. En sort Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt 1,4 Sm 34° fra sidstnævnte Fyr.
3. Tønde „No. I“, 4,2 Sm 76° fra ovennævnte Fyr er ombyttet med en rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink.
(E. f. S. Nr. 7/466 1938.)
1445. Afrika W.-Kyst. Libreville. Oplysning om Dybde.
(A. a. N. Nr. 17/1172. Paris 1938.)
Paa *Libreville* Red paa c. 0° 23' N. 9° 26' E. er Dybderne mellem 4 m- og 7 m-Kurverne gennemsnitlig aftaget med 1 m.
1446. Afrika W.-Kyst. Gabon Floden. Libreville Ankerplads. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 880. London 1938.)
En sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt paa c. 0° 23' N. 9° 26' E., 0,73 Sm 245° fra *Libreville* grønne, faste Fyr.
1447. Bermudas Øerne. Great Sound Anduvning. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 856. London 1938.)
Fyret paa *Hoyfish* Baake paa 32° 18' (40") N. 64° 49' (20") W. er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise grønt Et-Blink hver 4^s.
1448. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Worton Point. Lys- og Klokketønde forandret.
(N. t. M. Nr. 889. London 1938.)
Lys- og Klokketønde „No. 4“ paa c. 39° 20' N. 76° 12' W., c. 0,8 Sm 328° fra *Worton Point* Fyr, er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 6^s.

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

1449. Honduras. Bahia de Tela. Tela. Oplysning om Radiomaster.
(N. t. S. Nr. 17/1737. Berlin 1938.)
Den W.-lige Radiomast er væltet. Paa den E.-lige brænder et hvidt, fast Fyr.
Synsvidde: c. 12 Sm.
c. 15° 46',₄ N. 87° 27',₇ W.
1450. Bahama Øerne. Bahama Bank. Great Egg Island. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 888. London 1938.)
Flammens Højde i *Great Egg Island* Fyr paa c. 25° 31' N. 76° 53' W. er 34 m og Fyrets Synsvidde 12 Sm.
1451. Jamaica. Port Royal Harbour Anduvning. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 839. London 1938.)
Dybden 6,₉ m paa *West Middle Rock* paa 17° 55' (30") N. 76° 51' (10") W. skal rettes til 5,₀ m.
1452. Uruguay. Rio de la Plata. Montevideo Anduvning. Lystønde tændt!
(N. t. M. Nr. 848. London 1938.)
En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s, er udlagt paa c. 34° 54' S. 56° 03' W., 5,₅ Sm 73° fra *Punta Brava* Fyr.
1453. Panama S.-Kyst. Coiba (Quibo) Island. Skær.
(N. t. M. Nr. 909. London 1938.)
Skær i Havoverfladen er fundet henholdsvis 1,₈₅ Sm 98° og 1,₈₅ Sm 100° fra *Fea Point*, der ligger paa 7° 23' N. 81° 38' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1454. Frankrig. Porquerolles Island E. Ny Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 865. London 1938.)
En Tønde er udlagt paa c. 43° 00' N. 6° 16' E., 0,₅₄ Sm 79° fra *Petit Sarranier* Baake.
1455. (P). Italien W.-Kyst. Liguriske Hav. Livorno. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 17/2. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid vil det røde Blinkfyr med Et-Blink hver 5^s paa Hovedet af *Marzoccodæmningen* blive forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, Blink 0,₅^s, Mørke 1,₅^s, Blink 0,₅^s, Mørke 1,₅^s, Blink 0,₅^s, Mørke 5,₅^s.
c. 43° 33' N. 10° 18' E.
1456. (T). Italien. Lipariske Øer. Isola Stromboli Anduvning. Oplysning om Fiskeri.
Advarsel.
(A. a. N. Nr. 17/3. Genua 1938.)
Fra Midten af April indtil Midten af Juli d. A. udøves et større Fiskeri i Farvandet NE. for *Isola Stromboli*, hvorfor det tilraades Skibe i dette Tidsrum at passere nævnte Sted i en Afstand af ikke under 5 Sm fra *Strombolicchio* Fyr for ikke at genere Fiskeriet eller beskadige Redskaberne.
Strombolicchio Fyr: c. 38° 49' N. 15° 15' E.
1457. Malta. Dellimara Point. Fyr atter normalt.
(N. t. M. Nr. 857. London 1938.)
Fyret paa *Dellimara Point* paa c. 35° 49' N. 14° 34' E. viser atter normalt vekslende hvidt og rødt Et-Blink.
(E. f. S. Nr. 15/1142 1938.)

- 1458. Jugoslavien. Kotor Bugt Indløb. Oplysning om Dybde.**
(N. f. S. Nr. 18/1950. Berlin 1938.)
Dybden paa Banken paa c. $42^{\circ} 24',5$ N. $18^{\circ} 32',7$ E., c. 1 Sm NW. fra *Mamula* (*Lastavica*) Island er 12 m.
- 1459. Grækenland E.-Kyst. Eubøa Bugt. Cap Drepanon. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. 35. Athen 1938.)
Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s , Blink $2,5^s$, Mørke $7,5^s$, er tændt paa c. $38^{\circ} 52',1$ N. $22^{\circ} 45',8$ E. paa *Cap Drepanon* i *Eubøa* Bugt, 95 m fra Kysten. Flam-
mens Højde: 8 m. Synsvide: 9 Sm. 5 m højt, hvidt Taarn paa Betonfundament.
- 1460. Grækenland E.-Kyst. Maliakos Bugt. Sperkheios Munding. Oplysning om Dybder.**
(A. a. N. Nr. 7(36). Athen 1938.)
Dybderne ud for de to Mundingar af *Sperkheios* paa c. $38^{\circ} 51',5$ N. $22^{\circ} 32',5$ E. er aftaget betydeligt.
- 1461. Rumænien. Sorte Hav. Constantza. Lys- og Fløjtetønde forandret.**
(Meddelelse fra Kgl. dansk Gesandtskab, Bukarest, April 1938.)
Lys- og Fløjtetønden paa $44^{\circ} 09' 30''$ N. $28^{\circ} 41' 30''$ E., ved Indsejlingen til *Constantza* Havn S. for Fyret paa E.-Molen, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s , Blink $0,3^s$, Mørke 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke $4,4^s$. Tønden er nu sort- og hvidtønde.
- 1462. Rumænien. Sorte Hav. Constantza. Radiovejrmedling.**
(N. f. S. Nr. 18/1854. Berlin 1938.)
Kystradiostationen *Constantza* (Kaldesignal YQI) paa c. $44^{\circ} 09',9$ N. $28^{\circ} 38',3$ E. udsender daglig Kl. 0750, 1350 og 1850 G. M. T. paa Bølgelængde 462 kc/s (650 m). Vejrberetning i Kode og Vejrudsigt i Klartsprøng paa rumænsk og engelsk gældende for de rumænske Kyster i *Sorte Hav* for de kommende 12 Timer.
- 1463. Rusland. Sorte Hav. Krim SW.-Kyst. Cape Lukul. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 834. London 1938.)
Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , er tændt paa $44^{\circ} 50' 02''$ N. $33^{\circ} 33' 36''$ E. paa *Cape Lukul*, $2,9$ Sm 23° fra *Lukul Bluff* Fyr. Synsvide: 11 Sm. $18,3$ m høj, rød Tremmeværksbaake.
- 1464. Tyrkiet. Sorte Hav. Rize Red. Oplysninger.**
(N. f. S. Nr. 18/1858. Berlin 1938.)
Rize Red paa c. $41^{\circ} 03' N.$ $40^{\circ} 32' E.$ giver Læ for Vinde fra 300° til 80° . En god Ankerplads 900 m fra Kysten i 11 m Vand, god Holdebund, Sand, fandtes med Radiomasten i retv. 196° og Taarnet paa W.-lige Fort i retv. 247° . *Rize Fyr* vises fra en Jerngittermast paa et lille, hvidt Hus.
- 1465. Tunis. Bizerte. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 17/1158. Paris 1938.)
Fyret paa c. $37^{\circ} 16',7$ N. $9^{\circ} 53',7$ E. paa Indersiden af Yderdiget er synligt i Pejlinger fra 51° til 59° d. v. s. 4° paa hver Side af Kanalens Midte.
- 1466. Tunis. Banc de la Galite. Écueils des Sorelles. Tønder ikke paa Plads.**
(N. f. S. Nr. 18/1917. Berlin 1938.)
Tønderne paa c. $37^{\circ} 24' N.$ $8^{\circ} 36' E.$ er rapporteret ikke at være udlagt den 20. April d. A.

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

1467. Røde Hav. Safaga. Baake opført.
(N. t. M. Nr. 4. Alexandria 1938.)
Paa Revet ud for Enden af *Safaga Spit* er paa $26^{\circ} 42' 02''$ N. $33^{\circ} 59' 51''$ E. opført en 8 m høj, trebenet Baake med kegleformet Top over en Firkant forsynet med røde Refleksprismer. Baaken, hvis Navn er *Morewood* Baake, er sortmalet.
Skibe forsynet med elektriske Projektører kan let finde Baaken om Natten.
1468. Bugten ved Aden. Tajura Bugt. Musha Islands N. Vrag.
(N. t. M. Nr. 835. London 1938.)
Et Vrag ligger sunket paa c. $11^{\circ} 45'$ N. $43^{\circ} 11'$ E., 2,7 Sm 35° fra *Maskali Island* Fyr.
1469. Bugten ved Aden. Italiensk Somaliland. Ras Filuk. Baake opført.
(N. f. S. Nr. 17/1747. Berlin 1938.)
En Baake er opført paa c. $11^{\circ} 57'$ N. $50^{\circ} 39'$ E. paa *Ras Filuk*, c. 7,4 Sm $258\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Alula* Fyr.
1470. Forindien W.-Kyst. Madh Island. Hervey Patches. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 836. London 1938.)
En rød Spidstønde er udlagt paa c. $19^{\circ} 07'$ N. $72^{\circ} 47'$ E., 1,0 Sm 220° fra *Madh Island* Fort.
1471. Forindien W.-Kyst. Port of Cochin. Fyrtaarn nedrevet.
(N. t. M. Nr. 881. London 1938.)
Det gamle Fyrtaarn paa c. $9^{\circ} 58'$ N. $76^{\circ} 14'$ E., c. 9 m fra Gruppe-Blinkfyret og c. 0,34 Sm 251° fra Spiret paa den romersk-katolske Kirke, er nedrevet.
1472. Bengalske Bugt. Masulipatam Red. Oplysning om Tøndes Plads.
(N. t. M. Nr. 861. London 1938.)
Den sorte Spidstønde „A“ paa c. $16^{\circ} 09'$ N. $81^{\circ} 15'$ E. ligger 0,35 Sm S. for den i Kortet angivne Plads og 4,1 Sm 100° fra *Masulipatam* hvide, faste Fyr.

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

1473. Formosa N.-Kyst. Kiirun ko. Afmærkning forandret. Forbud mod Ankring.
(N. t. M. Nr. 867. London 1938.)
1. Lystønden paa c. $25^{\circ} 10'$ N. $121^{\circ} 45'$ E., 0,2 Sm 206° fra *Toban sho* Gruppe-Blinkfyret er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 2^s . til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s .
2. En sort Spidstønde mærket „J“ er udlagt paa c. $25^{\circ} 09'$ N. $121^{\circ} 45'$ E., 0,19 Sm 95° fra Fyret, der viser rødt Lys med En-Formørkelser paa *Sendo Jetty*.
3. Ankring er forbudt inden for et Omraade, der omslutes af følgende Linier:
Fra sidstnævnte Fyr paa *Sendo Jetty*, 0,78 Sm i Retning 354° , derfra 0,07 Sm i Retning 62° langs Havnegrænsen, derfra 0,5 Sm i Retning 174° , derfra 0,39 Sm i Retning 154° til den nye sorte Spidstønde „J“ (2), derfra i Retning 275° til *Sendo Jetty* Fyr.
1474. Sibirien. Amur Bugt. Baidukov Island. Radiofyr oprettet.
(N. t. M. Nr. 845. London 1938.)
Paa c. $53^{\circ} 18'$ N. $141^{\circ} 28'$ E., c. 0,2 Sm 280° fra den hvide Baake, er opført et Radiofyr. Radiofrekvens: 315,5 kc/c (951 m). Signalet er:
- | | |
|---------------------|------------------|
| Bogstavet G i | 2 ^m . |
| Pause | 4 ^m . |
| Periode | 6 ^m . |
- Sendetider: I usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m. I klart Vejr: Hver 4^t, begyndende Kl. 0148 udsendes ovennævnte Signal 4 Gange.

XI. Bekendtgørelser m. m.
(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1475. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarken. Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodakaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Östra Kvarken* paa c. $63^{\circ} 34' N.$ $20^{\circ} 56' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 51/4012 1937.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1476. (F). Danmark. Kattegat. Farvandet N. for Hesselo. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.
I Tiden 3. og 4. Juni d. A. vil der blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i Farvandet N. for *Hesselo*.
Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne $56^{\circ} 22' N.$ og $56^{\circ} 12' N.$ samt af Meridianerne $11^{\circ} 50' E.$ og $11^{\circ} 30' E.$
Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

1477. Danmark. Kattegat. W.-lige Indløb til Isefjord. Løb forlagt. Afmærkning forandret.
Afmærkningen af det W.-lige Indløb til *Isefjorden* er forandret, idet Sejladsen gennem nævnte Løb for Fremtiden skal foregaa E. og S. om rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Tærskelen E.*, paa $55^{\circ} 57' 47'' N.$ $11^{\circ} 49' 16'' E.$, SW. paa til NE.-Spidsen af 4 m Kurven, hvortil hvid Stage med 1 Halmvisk, *Store-Sand NW.*, paa $55^{\circ} 57' (24'') N.$ $11^{\circ} 48' (37'') E.$ er flyttet.

Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:

- a. Rød Stage med 2 opadvendte Koste, *Tærskelen W.*, paa $55^{\circ} 57' (59'') N.$ $11^{\circ} 48' (12'') E.$
 - b. Rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Tærskelen W.*, paa $55^{\circ} 57' (45'') N.$ $11^{\circ} 48' (06'') E.$
 - c. Rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Tærskelen W.*, paa $55^{\circ} 57' (30'') N.$ $11^{\circ} 48' (09'') E.$
 - d. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Tærskelen W.*, paa $55^{\circ} 57' (45'') N.$ $11^{\circ} 48' (20'') E.$
 - e. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Tærskelen W.*, paa $55^{\circ} 57' (33'') N.$ $11^{\circ} 48' (24'') E.$
- (E. f. S. Nr. 13/942 1938. Kort Nr. 267. Danske Lods. Side 192 og 193. Søm.-Fort., Side 67, Nr. 21, 22, 23 og 24.)

1478. (T). Danmark. Isefjord. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
I Tiden 30. Maj—4. Juni d. A., begge Dage inklusive, vil der blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Isefjorden*.
Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne $55^{\circ} 55' N.$ og $55^{\circ} 50' N.$ samt af W.-Siden af *Horns Herred* og Meridianen $11^{\circ} 48' E.$
Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

1479. (T). Danmark. Limfjorden. Nibe Havn. Indsejlingsrenden tilsandet.
Indsejlingsrenden til *Nibe* er paa en Strækning af c. 700 m tilsandet saaledes, at Dybden der for Tiden kun er 2,7 m ved daglig Vandstand. Desuden har der paa 56° 59' (54") N. 9° 38' (27") E. dannet sig en Pulle med 2,5 m Vand, ligeledes ved daglig Vandstand.

Nibe: c. 56° 59' N. 9° 38' E.
(Havnelods, Side 146.)

1480. (T). Danmark. Limfjorden. Oddesund Bro.‡ Gennemsejlingsaabning lukket midlertidig.

I Følge Meddelelse fra Generaldirektoratet for Statsbanerne vil *Oddesund Broen* den 15. Maj d. A. paa Grund af Broens Indvielse ikke kunne forventes aabnet for Gennemsejling i Tiden fra Kl. 1000 til Kl. 1900.
c. 56° 34',6 N. 8° 33',7 E.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1481. (T). Danmark. Graadyb SW. Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.

Lys- og Fløjtetønden *Graadyb SW.* paa c. 55° 24' N. 8° 10' W. er efter at være drevet fra sin Station midlertidig inddraget.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1482. (T). Spanien. Palma de Mallorca. Regler for Besejling.

Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det *danske* Vicekonsulat i *Palma de Mallorca* modtagen Indberetning af 22. f. M. har General *Franco* fastsat følgende Regler for Besejlingen af *Palma*.

1. Anløb og Afsejling i *Palmabugten* af udenlandske Skibe og indenlandske Handelsfartøjer er forbudt i Nattetimerne.

2. For saa vidt angaar Forbud betyder

a) Nattetimerne: Tiden fra Solnedgang til Solopgang,

b) *Palmabugten*: Farvandet, der ligger Nord for en Linie, der forbinder *Cala Figuera* med *Cabo Regana*.

3. a) Alle udenlandske Skibe og indenlandske Handelsfartøjer, som anløber *Palma* i Løbet af Dagtimerne skal indgaa i Bugten med deres Nummer (Kendingsnummer) hejst og tydeligt synligt.

b) Skibe, der maatte ankomme før det Klokkeslæt, da Anløb er tilladt, kan opholde sig uden for Linien *Cala Figuera—Cabo Regana* med alle Lys tændt og skal da opgive deres Nummer til nærmeste Signalstation.

c) Alle udenlandske Skibe eller indenlandske Handelsfartøjer, som paa Grund af særlige Omstændigheder maatte blive nødsaget til i Nattetimerne at søge *Palmas* Havn eller en Ankerplads i Bugten skal sætte sig i Forbindelse med Signalstationen i *Cala Figuera* for at opgive sit Nummer og andrage om Tilladelse.

4. Inspektionsskibene, der har Vagt i *Palmabugten* om Natten, skal standse ethvert Skib, om hvis Ankomst de ikke i Forvejen er blevet underrettet pr. traadløs, Telegraf eller Telefon, og beordre dem til at tage Ophold udenfor Linien *Cala Figuera—Cabo Regana*.

5. Signalstationerne skal give alle Skibe, som har til Hensigt at anløbe (Bugten) i Nattetimerne, og om hvis Autorisation hertil de ikke paa Forhaand er underrettet pr. Telefon eller paa anden Maade, Ordre til at standse ved Hjælp af internationale Kode-signaler, og i Tilfælde af at Signalet ikke adlydes at affyre et Varselaskud, og hvis Ordren heller ikke i dette Tilfælde efterkommes, skal de sætte sig i Forbindelse med Batterierne, for at disse kan beskyde Skibet.

Disse Regler er traadt i Kraft den 6. Maj 1938.

DANSK SØFARTS TIDENDE

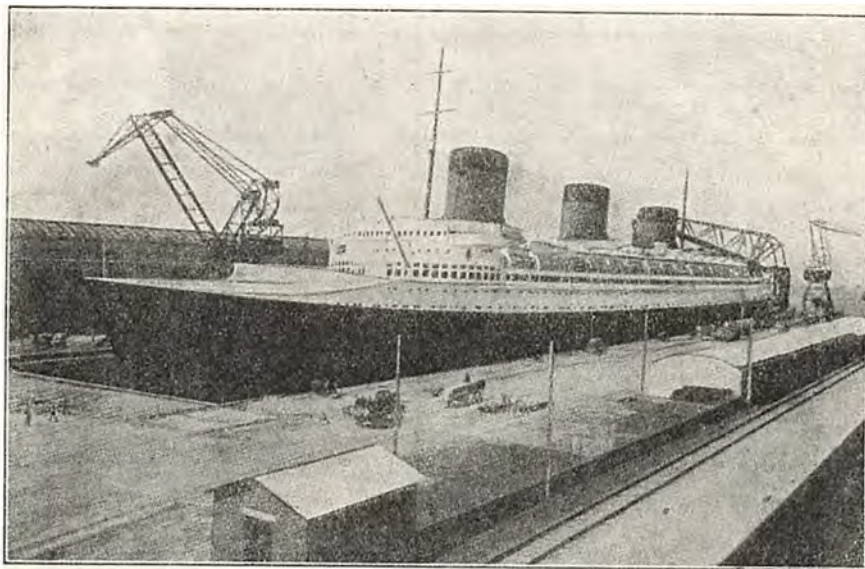
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



SHELL OIL FUEL

WORLDWIDE SUPPLIES
WITH QUALITY & SERVICE

FUEL OIL BUNKERING
DIESEL OIL BUNKERING
LUBRICATING OILS



Oil Bunkering in le Havre.

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO.
SHELL HUSET . COPENHAGEN, V.

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandværkskedler. 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede udbyde Løb over Graadysbarren er der i fuld Breddes 7.5 m og i Fyrlinien 8.0 m, i Dokhavnen 6.0 m og paa Sluse-tærskelen 5.6 m, i østre Forhavn 7.0 m, i søndre Forhavn 7.0 m, i Trafikhavnen 7.6—8.8 m, i Fiskerihavnen 5.7 m. Fiodskiffet er ca. 1.3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang, Lodspenge efter Dybtaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller Indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets indte Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Læsning: Losning og Læsning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperreoner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Fartøjer paa indtil 500 Tons D. W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

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

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8.0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6.4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlartøjer, reparerende Fartøjer og større Parts-ladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95.7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekaen 9.1 m. Til Larsens Plads 8.1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7.5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6.9 m, i Gasværkshavnen 6.2 m, Ved Enghave Brygge 6.3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5.6—7.5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast.

Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyldings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mand-skab, landsætte syge og Ude, for Ordre, for at rette Kom-passer eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtaende og den Distance, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr., Vand leveres fra Kaj og Baad for beholdsvis 1.40 Kr. og 2.25—2.75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkom-mende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen, Tørdokke for Skibe op til ca. 150 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibs-byggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Eleva-torer og pneumatisk Kornlosseapparater. 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (i privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6.3 til 7.8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N. R. T. beholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B. R. T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B. R. T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappe-grunden«. 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 Læsning til faste Takster. 2 af Svitzers Biergøngedampere 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

Kænde 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 kunstl. Farvandede stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og roll, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Dump- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Væreafgift: Moderat. Bugserdamp, uforud. Ingen Lodsalg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Læsning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Kølhallingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3.5 m. Ved Bolværk 4.5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2.50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T. til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Læsningsomkostn. efter moderat Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen, Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 20

TORSDAG 19. MAJ 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING SKIBSFARTSBERETNING FOR AARET 1937

Dansk Dampskibsrederiforening har udsendt sin Skibsfartsberetning for 1937. Det hedder som Indledning i denne 12. Aargang:

Aaret 1937 maa i det store og hele betegnes som tilfredsstillende. Fragterne har været gode, til Tider endda usædvanligt gode, og det har hele Aaret været muligt at undgaa de beklagelige Tonnageoplægninger.

Derimod viser Begyndelsen af indeværende Aar et helt andet Billede. Fragterne har været stærkt nedadgaende og ligger nu paa flere Omraader igen paa et tabbringende Niveau, medens Udgifterne overall er steget stærkt og stadig er stigende.

Betrager man de Vilkaar, som bydes Skibsfarten her i Landet, har man svært ved at bevare en sund Optimisme. Merindkomstskatteloven, som blev fornyet trods Skibsfartens indtrængende Forestillinger og Advarsler, har — for at bruge et af Finansministeren ved Lovens Behandling i Rigsdagen anvendt Udtryk — gjort dem, som har det direkte Ansvar for Skibsfartens Trivsel, »til det yderste forfærdet«, og føles som en sviende Uretfærdighed mod et Erhverv, der ved egen Hjælp har overstaaet en Kriseperiode af enestaaende langvarig og ondartet Karakter, tilmed i Konkurrence med en fremmed Skibsfart, der nyder Statsstøtte enten i Form af direkte Pengetilskud eller i Form af Præferencer o. l. Men desuden — og dette er det afgørende — berører denne Lov Erhvervet en væsentlig Del af de Driftsmidler, som skulde anvendes til højlig tiltrængte Udvidelser og Fornyelser — forringer derved Erhvervets Indtjeningsevne og hæmmer Initiativ og Lysten til at anbringe Kapital i nye Rederiforetagender. Man kommer uvilkaarligt til at tænke paa Fouché's Ord til Napoleon efter Mordet paa Hertugen af Enghien: »Dette er værre end en Forbrydelse, det er en Fejl«.

Men ogsaa andre Krav, der stilles til Skibsfarten, bør give Anledning til alvorlige Overvejelser. Her tænkes navnlig paa Kravene om Indskrænkning af Arbejdstid og Udvidelse af Bemanding m. m. Ingen — og mindst af alt de danske Redere — vil misunde den dygtige danske Sømandsstand de bedst mulige Kaar, men naar disse Kaar faktisk er og altid har været paa Højde med eller som oftest over, hvad der lydes i andre Lande af søfartsmæssig Betydning, har Danmark, som er et lille fattigt Land, ikke Raad til yderligere at gaa i Spidsen med dyre sociale Eksperimenter, som de store og rige Lande betænker sig paa at indføre.

Det er næppe for meget at paastaa, at Danmark i sin Skibsfart har en Indtægtskilde af uvurderlig Betydning for Landets Økonomi, og dette gælder, hvadenten Tiderne er gode eller mindre gode. Naar blot Skibene sejler, vil de altid bringe fremmed Valuta til Landet, da Flaaden i udstrakt Grad er anbragt i udenlandsk Fart, og direkte og indirekte giver de Beskæftigelse til mange Mennesker. Maatte man derfor fra alle Sider faa Øjnene op for, at der bør udvises den yderste Varsomhed med at belaste Erhvervet med flere Byrder.

Hvis Lovgiverne for Fremtiden vil tage rimeligere

Hensyn til Skibsfartens Forhold og navnlig til dennes internationale Karakter, og hvis Skibsfarten kan faa Lov til i Fred og Ro at fortsætte den Konsolidering, som Flertallet af de danske Redere altid har tilstræbt, er der ogsaa Mulighed for, at Erhvervet kan vokse sig endnu større, og at Indtægtskilden vil kunne flyde endnu rigeligere til Gavn for hele det danske Samfund.

Men hvis der fortsættes ad den Vej, som man nu synes at være inde paa, vil Stagnation eller Tilbagegang blive de uundgaelige Følger.

DE FARLIGE BESTEMMELSER

Oslo Rederiforening har offentliggjort en Udtalelse om Genève Forslagene om Arbejdstid og Bemandingslov.

Det hedder bl. a. heri:

Forslaget gaar adskilligt videre, saavel i Arbejdstidsloven som i Bemandingsskalaen, end den første departementale Komite gjorde og som paapeget meget længere end nødvendig af Hensyn til Genève-Konventionen.

Forøvrigt vil vi indskrænke os til at henvise til vore Udtalelser i Juni forrige Aar og paany henstille, at en Lov som foreslaaet ikke vedtages og under ingen Omstændigheder sættes i Kraft, før alle søfarende Nationer af nogen Betydning har vedtaget en lignende Lov og det uden at forøge deres Subsidier tilsvarende.

Bliver der ikke taget Hensyn hertil, kan vi vel sige Farvel til Resterne af vore saakaldte mindre og middelstore Skibe.

Disse Udtalelser falder nøje sammen med den tidligere meddelte Tilkendegivelse fra svensk Side, og der er overfor de nævnte Forslag saa absolut Enighed indenfor skandinaviske Rederkredse.

SKIBSFARTENS KAAR I ØJEBLIKKET

Ved »Sveriges Almäna Sjöfartsforening«s Aarsmøde fornylig holdt den kendte svenske Reder, Admiral *Hans Ericson* ved Banketten en Tale, hvorfra vi giver følgende Udtog:

1937 var et for Skibsfarten gavmildt Aar, som sikkert reddede Livet for mere end et Rederiforetagende. Opsvinget var dog for hastigt og for kraftigt til at kunne vare længe og allerede hen paa Efteraaret begyndte Tilbagegangen. Det svundne Aars største Overraskelse var vel nok den Efterspørgsel efter Tanktonnage med deraf følgende betydelige Fragtstigninger, som varede ved en Tid ind i dette Aar.

Det er svært at fremsætte nogen tilfredsstillende Forklaring paa Skibsfartens sidste Højkonjunktur; den kan maaske søges i den forcerede Oplægning af Krigsforraad, som krævede adskillig Tonnage. Da saa Forraadskamrene var fyldt indtraf Stagnationen. I det mindste en Del af Forraadene maa imidlertid omsættes og da bør Transportbehovet paany vokse. Nogen direkte Anledning for Storskibsfarten til netop nu at hejse S. O. S.-Signaler er der vel næppe.

Ikke engang da Konjunkturerne var bedst, kunde alle drage Nytte af dem, især ikke de, som har drevet udenrigsk Skibsfart eller arbejdet med lange Befragtningskontrakter, en nu efterhaanden almindelig Foreteelse. For alle Rederier er Omkostningerne i høj Grad blevet forøget og de synes, i det mind-

ste paa visse Omraader desværre yderligere at skulle stige. Indenrigsfartens Besværligheder er kendte og for Udenrigsfarten ligger Markedsfragterne nu nede omkring dem man havde i Efteraaret 1936 og ingen ved endda, hvor længe de kan holdes. Trampfartens nuværende Lavkonjunktur giver sig tydeligt til Kende gennem de alvorligt forøgede Oplægninger.

Korntransporterne har særlig Betydning for det transoceaniske Fragtmarked. Deres Størrelse beror mere paa Behovet i Konsumlandene end paa Exporttilgangen i Produktstederne, og Beløvet reguleres af Høstresultaterne i de importerende Lande, ikke mindst i de tætbefolkede Industri- og Militærlande. Kræves der megen Tonnage til Kornet, stiger Kornfrakterne, Skibene trækkes da til dette Marked fra anden Side, hvilket indvirker paa Frakterne der. Kornet bidrager paa den Maade mere end noget andet til den stadige Bølgebevægelse indenfor Skibsfarten, som desuden paavirkes af Besværligheder ved i Tide at øge eller formindske den tilgængelige Tonnage efter Lasttilgangen.

Det svenske Folk har i Almindelighed kun ringe Begreb om Skibsfartens Betydning for vort Land. Jeg vil nu ikke tale om den udenlandske Betalingsbalance, den er saa mange Gange blevet fremhævet. Men for hele vor Tilværelse er det i allerhøjeste Grad af Betydning, at vor Skibsfart kan holdes aaben baade til at faa Varer ind og til at udskibe Varer, som giver Penge til at betale Importen med. De som var med under Verdenskrigen har sikkert ikke glemt, at vor Skibsfartsforbindelse i de nære Farvande kunde holdes i Gang i særlig Grad, fordi vor Orlogsflaade fandtes og kunde yde Handelsflaaden Beskyttelse. Flaaden var allerede da langt Stormagternes underlegen, men den var bevægelig og saa tilpas værdifuld, at ingen, ved at krænke vor Neutralitet, ønskede den over paa Modpartens Side. Den skabte Respekt blot ved sin Eksistens, en Respekt, hvis Virkninger maa ske strakte sig udenfor vore nærmeste Farvande. Det er jo nok saadan, for at være helt oprigtig, at Udlandet bedømmer et havomflydt Lands militære Styrke i første Række efter dets Orlogsflaades Beskaffenhed.

Paa en Skibsfartsmand virker det underligt, hvis vore Forbindelser saavel i den egentlige Østersø som ved Vestkysten lades uden særlig Beskyttelse, da det maa betragtes som nødvendigt for Fremskaffelse af Varer til Folkeernæringen i Urotider. Har vi ikke skudt dette vigtige Synspunkt for meget til Side?

Havenes Frihed har fra længst forsvundne Tider betydet, at Færdselsvejene til Søs var aabne for enhver, og at Skibstransporterne mellem Landene paa samme Maade var fri. Nu søger man mange Steder i andre Lande at indføre en Slags Flag-discrimination for at skaffe sin egen Skibsfart Fordele. Disse Bestræbelser staa dog i Modsætning til Skibsfartens internationale Karakter, som stadig erkendes bl. a. gennem de internationale Sammenslutninger, som særlig i den sidste Tid er blevet anset for nødvendige for at beskytte Verdensskibsfartens fælles Interesser. Disse Sammenslutninger har til Hensigt, som vi alle ved, at sætte en Hemsko paa unaturlige Fragtfald. De giver Skibsfarten en vis Rygrad. Men sikkert er det, at ikke alle har samme Fordel af den. De, som med mindst Udgifter paa en tilfredsstillende Maade kan udføre Transporterne, faar Udbyttet deraf, og de, som arbejder under strammere Forhold, maa nøjes med Nitterne og Risikoen ved at blive slaaet ud. Gode Handels- og Skibsfartsforbindelser er dog af Betydning for Forbindelsen mellem Folkene og udgør en goodwill, ingenlunde uden Betydning, naar man skal overvinde Vanskeligheder og Misforstaaelser.

Rederne har ikke glemt Erfaringerne fra den sidste Depressionstid. De er fuldt ud klare over, at det

nu mere end nogensinde er nødvendigt at konsolidere Foretagenderne og styrke deres Modstandskraft, for man staa sikkert overfor en skærpet Konkurrence fra den fremmede Skibsfarts Side. Det er da betænkeligt, om under Psykosen af gode Tider saadanne Forslag vedtages, som indskrænker vor Handelsflaades Handlekraft i den internationale Konkurrence. Sker det, da maa det ligeledes befrygtes, at den for Skibsfartens Drift nødvendige Kapital ikke længere bevarer sin Interesse for Erhvervet, at Udviklingen hæmmes og at, som allerede sket, vor Tonnage formindskes. Det bliver i saa Fald ikke blot vort Skibsfartserhverv, som kom til at lide derunder; vore Søfartsforbindelser bliver endnu mere afhængige af fremmed Tonnage, hvilket indebærer en national Fare, især i Nødstider. Saa længe man ikke mener at kunne undvære en egen Handelsflaade, er det sikkert klogt at regne med Virkeligheden og ikke med Forhaabninger, som kan blive bittert svegne.

Skibsfartens Arbejdsforhold er altid usikre, da man ved Fragtkalkyler maa regne med Driftsomkostninger, som i særlig Grad undergaar Forandring. De Restriktioner, som Erhvervet udsættes for, er lungt vejende især i Konkurrencen. Skibsfarten giver dog Beskæftigelse til mange svenske Borgere og Brødet til dem og deres Familier. Allerede dette burde være Aarsag nok til at gaa frem med Forsigtighed, da det gælder Forholdsregler, som yderligere presser vor Skibsfart.

I og for sig ønsker vi vel alle, at enhver indenfor Skibsfarten skal have det saa godt som muligt. Men Pretentionerne maa ikke stige saa højt, at de af økonomiske Aarsager ikke kan imødekommes. Dette er i fælles Interesse, og jeg haaber oprigtigt, at alle vil kunne indse dette og handle derefter.

Det nye Forslag til ændrede Grunde for Afskrivninger maa her anerkendes ogsaa fra Skibsfartens Side. Svensk Skibsfart er afhængig af vor Handel og især af vor Eksportindustri. Jeg ved, at jeg taler paa Skibsfartens Vegne, naar jeg fremhæver det gode Samarbejde, der raader mellem Repræsentanterne for de respektive Erhverv.

Indenfor Skibsfarten, som er mere konjunkturbestemt end noget andet Erhverv, kræves en dyb Forstaaelse mellem Arbejdslagere og Arbejdsgivere. De maa respektere hinandens Betydning for Erhvervets Fremgang, og alle maa arbejde Haand i Haand for det heles Vel. Det kan ikke tilstrækkelig ofte fremhæves, at Skibsfartens Mænd maa holde sammen. Dette Sammenhold i Forbindelse med streng Saglighed ved Spørgsmaalenes Afgørelse er ogsaa Grundtanken for vor Forenings Virksomhed. Et glædeligt og kraftigt Udslag af denne Samhørighedsfølelse og Forstaaelse blandt Søfartens Mænd er, at Pensionsspørgsmaalet for nylig er blevet ordnet.

Lad os holde vor svenske Søfart højt, staa Vagt om den og give den vor Støtte ikke blot i Ord men ogsaa i Gerning.

DET INTERNATIONALE SAMARBEJDE I OVERSØISK TRAMPFART

Udgangspunktet for og Anledningen til det nuværende internationale Samarbejde paa oversøisk Trampfarts Omraadet er de økonomiske Krav, som tog stadig til fra 1929—30. Indskrænkningen i Verdenshandelen havde et Overbud paa Tonnage til Følge, der førte til en stadig større Mangel paa Beskæftigelse indenfor Skibsfarten. Misforholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel steg katastrofalt. Rederierne Verden over var ikke længere i Stand til at dække de løbende Udgifter, endsiges de nødvendige Afskrivninger og Kravet om Fornyelse af Tonnage.

Ogsaa i England betragtede man den stigende Depression indenfor Skibsfarten med voksende Bekym-

ring. I Slutningen af 1933 foreslog de britiske Trampskibsredere Regeringen en Række Hjelpeforanstaltninger. I første Række anerkendte man Subvention fra Staten. Som Følge af den stadig daarligere Udvikling, saa den engelske Regering sig foranlediget til, for første Gang i 1935 at stille en Subvention paa 2 Mill. £ til Raadighed. Desuden skulde der ydes gunstige Krediter ved Ny- og Ombygning under Forudsætning af Ophugning af gammel Tonnage. Subventionen skulde efter Regeringens Mening opveje de Ubehageligheder, der var opstaaet for de engelske Redere gennem andre Landes Subventionering og skabe en bedre Beskæftigelse indenfor britisk Skibsfart. Dette Maal kunde kun naas, naar Rederne samarbejdede.

Efter den engelske Regerings Ønske kom der saa et Samarbejde i Stand mellem de britiske Trampredere. Man dannede Tramp Shipping Administrative Committee med en Række Underudvalg. Dens Opgave bestod i at skabe Samarbejde, formindske Konkurrencen mellem Rederne indbyrdes, Forbedring af Fragtrater, o. s. v.

Det væsentligste Resultat af Komiteens Arbejde bestod deri, at de straks tog gennemgribende Forholdsregler til Støtte og Forbedring af Fragterne — og gennem tre Aar har det betydningsfulde Samarbejde nu været gennemført.

I Efteraaret 1937 saa den britiske Regering sig foranlediget til, som Følge af det daværende forbedrede Fragtmarked at ophæve Subventioneringen af Handelsflaaden, men samtidig lagde Regeringen Vægt paa, at det hidtidige Samarbejde mellem Rederne blev fortsat. Som Følge deraf blev der af Chamber of Shipping udarbejdet en ny Scheme for frivillig Ko-operation. Den bygger paa den Udvalgs-Plan, hvis Fortsætter den skulde være. Den nye Plan skulde træde i Kraft, hvis mindst 90 pCt. af den interesserede britiske Tramptonnage var derfor. Denne Procent er naaet, ikke mindst vel som Følge af en god Erfaring med den gamle Scheme og efter den britiske Regerings udtrykkelige Ønsker.

I to Møder i London 17. December 1937 og 18. Februar 1938 i hvilke alle de interesserede Skibsfartsnationer undtagen U. S. A., Sovjetrusland og Japan var repræsenteret, opnaaedes Enighed om Fortsættelse af internationalt Samarbejde paa Basis af den engelske Plan.

Det videre raadgivende Udvalg er The Consultative Committee. Den bestaar af en Line- og en Tramprepræsentant for hvert Land.

RESPEKT FOR SKIBSFARTENS UKENDTE SOLDATS GRAV

Søfartsmonumentet paa Langelinie i København har i en Del Aar været Skueplads for Studenternes Store-Bededags Fest. Det er imidlertid meget betimeligt at det nu, paa Foranledning af Den amindelige danske Skibsførerforening slaas fast, at denne Plads ikke er Stedet for Fester.

I den Protest-Skrivelse, Skibsførerforeningen har sendt til Rederiforeningen, hedder det:

Søfolkens Grav er ofte det aabne Hav, og det eneste Sted, hvor deres Efterladte kan mindes dem med en Blomst eller en Krans, er ved Søfartsmonumentet, der derigennem kommer til at virke som Skibsfartens »ukendte Soldats Grav«. Under Hensyn dertil finder man det ikke passende, at der, selv under meget hensynsfulde Former, finder nogen Foraarstfest Sted her.

Rederiforeningen har derefter henvendt sig til Magistraten, der i en Svarskrivelse fuldt ud anerkendte Protesten og har resolveret at der ikke fremtidig vil blive afholdt Fester ved Monumentet. Det er ogsaa det rigtigste, at det slaas fast at det er et fredet Sted, en Grav eller Minde om der, der blev derude.

OPLÆGNINGERNE

Det er ikke noget glædeligt Tal, vi denne Uge kan bringe angaaende Oplægningerne af danske Skibe. Den 17. Maj var der oplagt 30 Skibe med 40,083 BRT., 58,367 d.w., mod forrige Uge (10. Maj) 24 Skibe med 33,051 BRT., 48,177 d.w. Denne alvorlige Stigning, der er en Følge af Tidernes Ugunst og de daarlige Fragter, vil maaske faa videre Kredse til at forstaa, at det er ved at blive svære Tider for Skibsfarten. Der ligger et *memento* i det nye Tal.

TYSK SKIBSFART

Statsraad *Essberger*, Tysklands Skibsfarts Leder, har i en Artikel beskæftiget sig med de aktuelle Spørgsmaal vedrørende Tysklands Skibsfart.

Han skriver b. a., at som det var at vente førte Fragtstigningen sidste Aar til, at nogle Eksportører, som var vant til de yderst lave Fragter i Kriseaarene, klagede over de høje Fragter. Man maa huske, at Skibsfarten har andre Opgaver end at hjælpe Udenrigshandelen og rette sig efter dennes Krav.

Ved en Bedømmelse af Skibsfartsspørgsmaal maa man gaa ud fra, at det ved Skibsfart drejer sig om en særegen Virksomhed, som har sin selvstændige Opgave at løse indenfor det økonomiske Liv. Hr. *Essberger* peger i denne Forbindelse paa Norge. Dette Land, som kun tæller 2,8 Mill. Indbyggere, har en Handelsflaade paa 4,34 Mill. Brutto Tons, og omtrent ny og værdifuld Tonnage. Paa 1000 Indbyggere kommer i Norge 1421 Tons, men i Tyskland kun 56 Tons. Sammenlignet med andre søfarende Folk, har Norge ingen nævneværdig Ind- og Udførselshandel. Til Trods herfor vover de norske Redere at konkurrere overalt i Verden, hvor der er Gods at transportere. Betegnende nok lægger de ingen Vægt paa, at Transporten fra og til Norge bliver forbeholdt dem, da dette blot kunde svække deres Stilling. De Indtægter, som tilflyder Landet gennem Skibsfarten, udgør en stor Del af Nationalindtægten, Skibsfartens Ydelser er en usynlig Eksport, som mangedobbelt overtræffer Vareeksporten.

I den senere Tid er der ogsaa i andre Lande dukket den Tanke op, om man ikke skulde forbeholde sit eget Flag Ind- og Udførselen af egne Varer. De tyske Redere har altid afvist en saadan Forholdsregel, som svarer til Navigation Act. Den tyske Handelsflaade kan ikke regne med samme Mængde Last til og fra de enkelte Lande. I Praksis vilde mange tyske Skibe gaa i Ballast, hvis de var henvist alene til tyske Varer. Flaaden kunde da ikke blive fuldt udnyttet. Paa den anden Side maa man ikke glemme, at den tyske Varetrafik altid maa være den stærkeste Rygrad for de tyske Redere.

Med sin nuværende Tonnage kan den tyske Skibsfart umulig overtage alle udgaende Bulklaster for Tyskland hedder det i en anden Artikel fra tysk Side. Over Halvdelen af den tyske Import og Eksport af Masssegods i Bulklaster bliver befordret med udenlandske Trampskibe. Før Krigen faldt 80 à 90 pCt. af Skibsfarten paa tyske Havne paa det tyske Flag, nu kun 50 pCt.

Tyskland har nøjagtig samme Ret som andre Lande til at hverve for sit eget Flag. Hvis alle Hjul griber rigtig ind i hverandre, da har ogsaa Skibsfarten Krav paa, at den tyske Eksportindustri overlader sine Transporter til det tyske Flag. Ligesom i den tyske Udenrigshandel ligger ogsaa i Skibsfarten Styret og Ledelsen hos Staten, og — deri ligger den bedste Garanti for den tyske Trampskibsfarts Fremtid.

Selvfølgelig, men hvis disse Synspunkter anvendes af alle Lande er det ude med Skibsfart som et internationalt Erhverv.

OSLO-KONVENTIONENS ENDELIGT

To berømmelige Institutioners Endeligt kan Ugen bringe Bud om: Folkeforbundet i Genève, der ved sit sidste Møde har demonstreret en saadan Mangel paa Eksistensberettigelse, at man alvorligt maa ønske, at hele Institutionen jo før jo hellere begravnes. Færdig som international Faktor er den i alt Fald.

Den knap saa idealistiske, men ogsaa underligt uvirkelige Sammenslutning af Oslo-Staterne — Holland, Belgien, Luxembourg og de nordiske Lande — har lidt samme Skæbne. Der er næppe Mulighed for at holde Liv i den. Hollands og Danmarks Interesser er for parallelle, og der er adskillige andre Forhold, der gør sig gældende.

Følgende Meddelelse blev udsendt efter Mødet:

»Delegerede for de Regeringer, som undertegnede Arrangementet for Udviklingen af Handelsforbindelsen, der blev afsluttet i Haag den 28. Maj 1937, har været samlet i Oslo fra den 9. til 11. Maj 1938 under Forsæde af Ekspeditionschef C. F. Smith i det norske Udenrigsministeriums handelspolitiske Afdeling.

De delegerede har maattet erkende, at Verdenskonjunkturernes Udvikling ikke for Tiden gør det muligt at forlænge Haagarrangementet i sin Helhed udover 1. Juli 1938, den Dag, da Arrangementets Varighed udløber.

De delegerede har imidlertid bekræftet deres respek-

tive Regeringers Ønske om at fortsætte det økonomiske Samarbejde, som blev indledet ved Afslutningen af Oslo-Konventionen og Oslo-Protokollen den 22. December 1930. De har i dette Øjemed undertegnet en Deklaration, som snarest vil blive offentliggjort, og i hvilken de udtaler, at det er deres Regeringers Hensigt, saa snart Forholdene maatte tillade det, at genoptage deres kollektive Forhandlinger med Henblik paa at reducere Skrankerne for Handelen.

Ved samme Deklaration har de endvidere opretholdt visse fælles Foranstaltninger, som indtil nu har været fremhævet i Handelsforbindelsen mellem Signatarmagterne, og har endvidere udvidet Samarbejdet mellem disse Stater paa visse Omraader.«

Selv med nok saa mange Omskrivninger og Bortforklaringer kommer man ikke bort fra Kendsgeringerne.

Disse Kendsgeringer er kort og godt, at der ikke er Mulighed for et nøjere Samarbejde mellem disse Lande; det skandinaviske Samarbejde kan selvfølgelig og heldigvis fortsættes, men f. Eks. Holland og Danmark, der har de nøjagtig samme Eksportinteresser, kan det ikke, hvor stor gensidig Sympati man ellers iøvrigt nærer for hinanden. Samarbejdet er maaske muligt, hvis det faar politisk Karakter, for der er Ensartetheden kun af det gode — som et Forsvar for de demokratiske Idealer f. Eks. — men i økonomisk Henseende ikke.

MEDDELELSER FRA DANSK

Nye Besejlingsregler ved Spanien

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler Tirsdag:

Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det danske Vicekonsulat i Palma de Mallorca modtagen Indberetning af 22. f. M. har General Franco fastsat følgende Regler for Besejlingen af Palma:

1. Anløb og Afsejling i Palmabugten af udenlandske Skibe og indenlandske Handelsfartøjer er forbudt i Nattetimerne.
 2. For saa vidt angaar Forbud, betyder
 - a) Nattetimerne, Tiden fra Solnedgang til Solopgang.
 - b) Palmabugten, det, der ligger Nord for en Linie, der forbinder Cala Figuera med Cabo Regana.
 3. a) Alle udenlandske Skibe og indenlandske Handelsfartøjer, som anløber Palma i Løbet af Dagtimerne, skal indgaa i Bugten med deres Nummer (Kendingsnummer) hejst og tydeligt synligt.
 - b) Skibe, der maatte ankomme før det Kløkkeslæt, da Anløb er tilladt, kan opholde sig udenfor Linien Cala Figuera—Cabo Regana med alle Lys tændt, og skal da opgive deres Nummer til nærmeste Signalstation.
 - c) Alle udenlandske Skibe eller indenlandske Handelsfartøjer, som paa Grund af særlige Omstændigheder maatte blive nødsaget til i Nattetimerne at søge Palmas Havn eller en Ankerplads i Bugten, skal sætte sig i Forbindelse med Signalstationen i Cala Figuera for at opgive sit Nummer og andrage om Tilladelse.
 4. Inspektionsskibene, der har Vagt i Palmabugten om Natten, skal standse ethvert Skib, om hvis Ankomst de ikke i Forvejen er blevet underrettet pr. traadløs Telegraf eller Telefon, og beordre dem til at tage Ophold udenfor Linien Cala Figuera—Cabo Regana.
 5. Signalstationerne skal give alle Skibe, som har til Hensigt at anløbe (Bugten) i Nattetimerne, og om hvis Autorisation hertil de ikke paa Forhaand er underrettet pr. Telefon eller paa anden Maade, Ordre til at standse ved Hjælp af internationale Kodesignaler, og i Tilfælde af, at Signalet ikke adlydes, aflyre et Varselsskud, og hvis Ordren heller ikke i dette Tilfælde efterkommes, skal de sætte sig i Forbindelse med Batterierne, for at disse kan beskyde Skibet.
- Disse Regler er traadt i Kraft den 6. Maj.

Danske Skibe til San Francisco og Portland

I Henhold til Meddelelse fra det derværende Toldkontor anløb 42 danske Skibe San Francisco i 1937 med en samlet Tonnage paa 192,684 Tons.

Med Hensyn til den danske Skibsart paa Portland fremgaar af Udskrift fra det derværende Handelskammers Skibsfartskontor, at 29 danske Skibe med en samlet Tonnage paa 95,744 Tons har anløbet Portlands Havn i 1937.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i April 1938

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de første 4 Maanedre af 1938, sammenlignet med samme Tidsrum i 1937, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	5,223	8,591,096	4,889	7,617,031
1937	5,061	8,622,187	4,625	7,801,984
Forskell	+162	÷ 31,091	+64	÷ 184,953

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	6,046	6,565,816	3,841	6,388,833
1937	5,354	5,996,115	3,899	6,614,524
Forskell	+692	+569,701	÷ 58	÷ 225,691

I Tidsrummet Januar/April 1938 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 2,202,263 Tons og 1,228,198 Tons større end til Antwerpen.

Ekstra-Assurance under Russwood-Certeparti

Ifølge Klausul 6 c i Russwood-Certepartiet skal Befragterne betale den Ekstra-Assurance, som paaløber, ved at et Skib ikke bliver tillastet senest den 31. Oktober. Dette gælder ifølge Klausulens Ordlyd: »In the case of a vessel loading in October«.

Dpsk. »Maisol« var den 5. September 1933 befragtet for en Rejse fra Mesane til Hull. Skibet var da undervejs fra Hvidehavel til England med en Last og skulde derefter gaa op for at laste i Mesane. Hvis intet uforudset havde indtruffet, vilde Skibet have været lasteklart i Oktober. Skibet var opgivet lasteklart »about end September early October« med Kancellering 10. Oktober.

Skibet fik imidlertid et Havari undervejs til England og blev ogsaa paa anden Maade opholdt, saa at det ikke var paa Lastepladsen før den 6. November. Imidlertid havde Rederiet overensstemmende med Klausul 3 a i Russwood-Certepartiet gjort Notice om, at Skibet ikke vilde naa Kancelleringsdatoen, uden at Befragterne havde kanselleret. Paa Grund af Forsinkelsen var Parterne blevet enige om, at Skibet skulde laste i Arkangel i Stedet for i Zaandam.

Befragterne har nægtet at betale den Ekstra-Assurancepræmie, som løb paa, under Henvisning til, at Skibet ikke lastede i Oktober. Sagen er nu afgjort ved Voldgift i London, som har givet Befragterne Medhold i, at Russwood-Certepartiet ikke giver Rederiet Ret til at forlange Ekstra-Assurance refunderet af Befragterne i et Tilfælde, hvor Skibet kommer til Lastepladsen efter den 31. Oktober.

Da de samme Grunde taler for, at Rederiet bør faa Ekstra-Assurance refunderet i Tilfælde, hvor Skibet bliver saa meget forsinket, at det laster endog senere end i

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Forandringerne paa Fragtmarkedet har heller ikke i denne Uge været af sensationel Karakter. De oversøiske Markeder har været ret aktive, men Rate-niveauet var i det store og hele uforandret.

River Plate viser stadig ingen Interesse for Tonnage til europæiske Destinationer, men der har været enkelte tentative Forespørgsler efter Tonnage til Cal-lao og Rio, men disse har dog ikke ført til Forret-ning.

Montreal har været jævnt aktiv og har taget Baade for praktisk talt enhver Position indtil Oktober/No-vember. Tidlige Positioner blev sluttet til Minimal-raten, hvorimod Oktober/November Skibe fik et Til-læg paa 1¹/₂d.

Fra Golfen sluttetes Tonnage til 2/9 Basis Ant-werpen/Rotterdam. Det australske Marked har væ-ret blottet for Forretning til Europa, men en stor dansk Motorbaad sluttetes til Taku Bar til 23/-.

Fra Vest Indien har Efterspørgslen efter Tonnage for Sukker holdt sig nogenlunde konstant. Flere Baade sluttetes til Rater omkring 17/- fra Cuba og 16/- fra San Domingo Basis U.K./Cont.

Fra Nordamerikas Østkyst er der stadig kun ringe Forretning. Der noteres enkelte Scrapordrer til U.K., men Raterne ligger saa lavt, at disse Forretninger ikke har større Interesse for Rederne.

Deals fra Canada viser en lidt bedre Efterspørgsel efter Tonnage, og der kan antagelig betales omkring 60/- à 62/6d. afhængig af Størrelse og Lastehavn.

Pacifikkysten er stadig et meget roligt Marked. Fra Vancouver til U.K. indikeres 23/- paa sædvanlig f.i.o. Basis. Transpacific rapporteres en enkelt Baad slut-tet lil omkring £7,000.— til Nord Kina.

Østens Markeder har været ret livlige. Soyabønner sluttetes til 26/- à 26/6 for Juni og Juli. Ris fra Saigon betales med 28/- for Juni og Juli Tonnage, og Kul fra Port Redon sluttetes til 25/- f.i.o. til Frank-rig, Bordeaux/Dunkirk range. Sukker fra Philippi-nerne indikerede \$6.50 for Juni Tonnage til U.S. At-lantic eller Golfen, men da det kom til Stykket kunde intet gøres alligevel.

Fra Burma sluttetes 8000 Tonner for Ris til Gdy-nia til 29/-, tidlig Juni. De indiske Markeder har kun vist ringe Aktivitet. Madras Kysten noterer omkring 28/- og fra Karachi Siden indikerers omkring 25/- for Linsæd/Kerner. Hvede er sluttet fra Marachi for Juni Lastning til 22/6 og samme Rate er betalt for Juli.

De europæiske Markeder er i det store og hele ufor-andrede. Trælastmarkederne viser kun meget ringe Aktivitet, og det er meget vanskeligt at faa Befrag-terne til at betale Minimalraterne. Kul England/Middelhavet ligger noget fastere men til Gengæld er Markedet Middelhavet/hjem sløjt, saa en saadan Rundturs Resultat er langt fra tilfredsstillende.

Kul Østkyst/Danmark betaler stadig kun omkring 3/9d. à 3/10¹/₂d. for 3000 Tonnere med hurtig Los-ning.

Timechartermarkedet er roligt. Der er sluttet en-kelte Baade i Vestindia Farten til Rater, der ligger omkring \$1.35 for 5/6 Maaneder for 4000 Tonnere. For stor Dieseltonnage indikeres omkring 4/6d. for Pacificrundture, Levering og Tilbagelevering denne Side.

Oktober, har Nordisk Skibsrederforening taget Forbehold om at faa Voldgiftskendelsen bragt ind for Retten; men imidlertid bør man allsaa mærke sig, at man ikke kan regne med at faa Ekstra-Assurancen erstattet under Rus-swood-Certepartiet i dets nuværende Form i et Tilfælde som det foreliggende.

Varehandelen over Frihavnen i Saloniki

«Le Messenger d'Athènes» bringer en Artikel om Vare-handelen over Frihavnen i Saloniki i Aaret 1937.

Det angives, at 1,408 Tons danske Varer har været af-skibet i Havnen indenfor det paagældende Aar.

Øvrigt har Varehandelen over Frihavnen i Saloniki budt paa følgende Tal:

Ialt er der transporteret 397.075 Tons til Saloniki, hvoraf 334.824 Tons ad Søvejen og 62.251 Tons pr. Bane samt 51.013 Kubikmeter Træ. De Lande, hvorfra Varerne kom, er følgende: Tyskland med 111.073 Tons, Belgien 54.296, Jugoslavien 47.737, Argentina 39.903, Grækenland 26.168, England 20.725, Rumænien 15.154, Holland 15.065, Ungarn 14.074, Rusland 14.050, Ægypten 14.004, Italien 10.633, Tyr-kiet 3.542, U. S. A. 3.443, Danmark 1.408, Kanada 1.270, Al-banien 530 og Bulgarien 386 Tons.

Træet importeredes hovedsageligt fra Rumænien: 32.628 Kubikmeter og Italien: 14.805 Kubikmeter.

Der eksporteredes 375.197 Tons.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nyt 12,000 Tons Fragtskib til Ø.K.

I disse Dage lægger Nakskov Skibsværft Kølen til et nyt stort Fragtmotorskib til Ø. K.

Det er ikke en Erstatning for det brændte «Tongking», idet Skibet er bestilt før Branden. Man har endnu ikke taget Bestemmelse om, hvorvidt der skal bygges noget nyt i Stedet for det brændte Skib.

Det nye Skib bliver fortrinsvis en Lastbaad, idet der kun bliver Plads til 12 Passagerer. Det bliver en meget stor Baad, ca. 12,000 Tons, og saaledes en af Kompagniets største. Den skal sættes ind i Ruten paa Kina—Japan og ventes afleveret først i det nye Aar.

Uddybningen af Avernakke Sejløb

Sanbye & Lerches store Muddermaskine «Odin» er kom-met til Nyborg, og Torsdag tog den fat paa Arbejdet med Uddybningen af Sejløbet til Avernakke. Uddybningen skal foretages saaledes, at selv de største Tankskibe kan lægges til Pumpeanlægget og blive losset.

Konsulteret Sygehuset pr. Radiotelegram

Esbjerg Kommunes Sygehus blev Torsdag Aften pr. Ra-diotелефон kaldt op fra Kutteren «Piscator», om Bord paa hvilken en Mand var blevet syg. Det drejede sig om et alvorligt Mavetilfælde i Forbindelse med en Blæresygdom. Lægen gav Kutterens Fører, Fiskeskipper Hørensens, forskellige Raad angaaende Sygdommen og henstillede til Kutteren at søge ind til engelsk Havn, der var nærmere

end dansk. Kutteren er derefter gaaet til England for at faa Lægehjælp.

Det nye Fyrtaarn ved Indsejlingen til Storebælt

Drogden Fyrskib var det første af vore 14 danske Fyr-skibe, der forsvandt for at give Plads til et fast Fyrtaarn i Søen.

Det næste Projekt bliver Opførelse af Fyrtaarn paa Refs-næs Rev. Arbejdet er allerede paabegyndt, og det nye Fyrtaarn skal staa færdigt til Efteraaret.

Fundamentet, der støbes i Kalundborg og slæbes ud til Stedet, kommer til at bestaa af en kunstig Ø med et Areal paa 90 Kvadratmeter og lodrette Sider, der rager ca. 3 Meter op over Vandet, som paa dette Sted er 5—6 Meter dybt. Ovenpaa denne Cementblok, som vejer ca. 2000 Tons, bygges selve Fyrtaarnet. Det bliver solidt helt igennem, da Isskruninger plejer at optræde meget kraftigt netop her ved Indsejlingen til Storebælt.

De store Skibe kan ikke passere Storstrømmen

Et nyt Lodshus, der skal opføres ved Grønsund, Falster, er nu udbudt i Licitation. Lodshuset vil komme til at af-give Bolig for Lodsstationens 2 Lodser.

Hidtil har Stationen haft 3 Lodser, nu gaar den ene fra med Hestehoveds Nedlæggelse. Grunden til Indskrænkning-en er den Nedgang i Skibsfarten, der har vist sig særlig følelig, siden Storstrøms-Broen kom, idet de større Skibe ikke gaar gennem Grønsund mere, fordi de ikke kan pas-sere Broen.

Fast Rute fart mellem Tallinn og København

Et estisk Rederi, *Gustav Sergo & Co.*, Tallinn, har i disse Dage etableret en Gods- og Passager rute mellem Tallinn og København. Til denne Rute skal anvendes en tidligere udrangeret svensk Damper »Najaden«, som har hørt ind under »Hallandsbolaget« og har været i Fart paa Lübeck og senere i mange Aar i Ruten Göteborg—Frederikshavn. Skibet, som er bygget 1886 paa Lindholms Værft i Göteborg, hedder nu »Ruhno«, det skal afgaa hver 10. Dag fra hver Side.

International Farvefabrik A/S

Paa Øresundsvej i København har den i Skibsfartskredse velkendte og højt ansete Virksomhed International Farvefabrik A/S (Holzapfel) indrettet sig i et nyt, meget praktisk og smukt Fabriksanlæg, der er bygget efter Tegning af Arkitekt *Hans Hansen*. Den danske Virksomhed er en Afdeling af den store Verdensorganisation, der i 1881 stiftedes af Brødrene A. C. & M. Holzapfel *Holzapfel's Compositions Co., Ltd., Newcastle-on-Tyne*, med Speciale Skibsbundfarver o. a. Farver til Skibsbrug.

Fabrikens Fabrikata blev hurtig anerkendt og mødt med Tillid blandt Shippingfolk, og Virksomheden i Newcastle blev Begyndelsen til den nu verdenskendte Organisation indenfor Skibsfarvebranchen *The International Paint & Compositions Co., Ltd.* med en Aktiekapital paa £750,000.

Datterselskaber stiftedes i saa godt som alle Verdensdele, og i 1899 grundlagdes Virksomheden i Danmark under Navnet *Dansk Farvefabrik, System Holzapfel* og var i mange Aar den eneste danske Specialfabrik paa Skibsfarvernes Omraade.

I 1916 allieredes Virksomheden med den nyoprettede Farvefabrik A/S Bundfarvefabriken »Selandia« og fortsatte under Navnet »Holzapfel-Selandia« A/S. Den internationale Organisation havde under Verdenskrigen forandret Navn til *The International Paint & Compositions Co., Ltd.*, og den danske Virksomhed fandt det derfor rimeligt at forandre Navn til *Den internationale Skibsfarvefabrik A/S*. Dette Navn er senere hen ændret til *International Farvefabrik (Holzapfel) A/S*.

Fabriken fremstiller nu alle Farver herhjemme baade for Anvendelse til Skibe og i Land. Endvidere fremstiller Fabriken i sit moderne Lakkogeri alle de forskellige Lakker, som Fabriken selv anvender i sine Farver saavel som Gulvlakker, Baadlakker etc.

Virksomhedens Speciale er dog fremdeles Farver til Anvendelse i Skibe, og gennem sin internationale Organisation kan den levere de over alt anerkendte Farver i alle Havnebyer af Betydning over hele Jorden.

Selskabets Bestyrelse bestaar af Skibsreder *Christian Harhoff* (C. K. Hansen), Formand, Direktør *K. V. Tersling* (Det Forenede Olie Kompagni), Næstformand, Direktør *M. Suenson* (D/S »Øresund«) og Direktør *C. R. Petrie*, London. Selskabets Direktør siden 1924 er *C. Arn. Gerner*.

Skibskøb

Skibsreder *A. E. Sørensen*, Svendborg, har af *J. K. Petersen*, Nakskov, købt Motorpaketten »Vegas«, der faar Hjemsted i Svendborg. Skibsreder Sørensen overtager samtidig Paketruterne Svendborg—Nakskov og Aarhus—Svendborg. Overtagelseessummen er 40,000 Kroner.

A. E. Sørensens Flaade tæller nu 12 Skibe.

Norske Oplægninger

Ved denne Maanedes Begyndelse var der oplagt 97 norske Skibe paa tilsammen 180,790 Tons Dødvægt. Det er hovedsagelig mindre Skibe, idet der kun er syv større Skibe, deraf et Damplankskib.

Generalforsamling

Sejlskibsselskabet »Danmark« har holdt Generalforsamling paa Troense Badhotel. Den korresponderende Reder, Skibsreder *A. E. Sørensen*, Svendborg, bød velkommen og mindedes de afdøde, og derefter aflagde Formanden, Godsforvalter *Hansen*, Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar.

Skibsreder *A. E. Sørensen* oplæste Regnskabet, der balancerer med 95,000 Kr. og slutter med et Netto-Øverskud paa ialt 20,000 Kr.

Det vedtoges at udbetale 6 pCt. i Udbytte.

Danmarks sidste Sejler?

Rønnegaleasen »Venus« er Bornholms sidste Sejler og bliver maaske Danmarks sidste Sejler i Fragtfart.

»Venus« er bygget i Svendborg 1897 og maaler 44 Br. T. Den har kun 4 Konkurrenter til Stillingen. Kun et af disse er et større Fartøj, nemlig 3m. Topsejlskoncert »Frida« af Marstal. Den har tidligere haft Motor og faar det sikkert snart igen — om ikke i Aar saa næste Aar.

De tre andre er: Sk. »Peder« af Nyborg, Gl. »Elise« af Romø og den gamle Jagt »Anna« af Vejle. »Peder« er paa Størrelse med »Venus« og ligeledes godt 40 Aar gl.

»Elise«, der er noget mindre er en tyskbygget Evertgalease, der i nogle Aar har været i fast Fart mellem Romø og Esbjerg.

Sejlskib til 2 Millioner

Paa et Værft ved Floden Dart i Devon er man i Færd med at lægge sidste Haand paa et Sejlskib, som vil koste 2 Mill. Kroner og hvori der ikke findes et eneste Stykke Staal fra Stævn til Ror.

Det nye Skib skal nemlig benyttes til Undersøgelser af magnetiske Forstyrrelser i Søfarten.

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i April Maaned 1938

	Antal Anløb	R. T. N.
Danmark	283	71.631
Norge	4	5.202
Sverige	20	5.138
Finland	7	3.554
Rusland	1	2.193
Estland	1	1.094
Tyskland	30	3.651
England	3	6.597
Holland	8	2.113
Grækenland	1	3.320
Tilsammen	358	104.493
Heraf Rute fart	147	57.335

Prisoppgaver

I Anledning af, at Nordisk Droge- & Kemikalieforretning A/S i Aar har kunnet fejre 35 Aars Dagen for sin Grundlæggelse, har Selskabet udskrevet to Prisoppgaver — én af farmaceutisk-teknisk og én af farmaceutisk-kemisk Natur, og for at understøtte de Bestræbelser, der fra mange Sider udfoldes, for at de nordiske Lande skal fremtræde som en kulturel Enhed overfor den øvrige Verden, har man affattet Betingelserne for Deltagelse i Prisoppgavernes Besvarelse paa en saadan Maade, a enhver, der har bestaaet en farmaceutisk Eksamen i et af de nordiske Lande, kan deltage.

Prisoppgavernes Besvarelser vil blive bedømt af en Komité bestaaende af de nordiske Landes mest fremtrædende Navne paa de paagældende Videnskabsgrenes Omraade.

»Dansk Sørøt«

3. Hæfte af Professor *Kristian Sindballes* store Værk »Dansk Sørøt« er nu udkommet. Mens 1. og 2. Hæfte behandler henholdsvis offentligretlige og privatretlige Regler, gennemgaar 3. Hæfte følgende ti Hovedemner: Indgaaelse af Fragtaftaler — Konnossementer — Rejsebortfragternes Pligter — Rejsebortfragternes Ansvar — Rejsebortfragternes søpant sikrede Krav — Rejsebortfragternes øvrige Krav — Hævning af Rejsebortfragtningen, Ophør deraf og Tilbagebetalingen deraf — Tidsbefragtning — Befragtningsreglers Frasilgelighed — Passagerbefordring.

Ulykke paa dansk Damper.

Om Bord paa s.s. »Jonna« af Esbjerg, der er indkommet til Reparation paa Svendborg Skibsværft, skete den 16. Oktober f. A., medens Damperen laa i Rio de Janeiro, en alvorlig Ulykke, idet en Repræsentant for Germanischer Lloyd, *J. Barbour*, der var om Bord for at inspicere Skibets Køleanlæg, faldt ned i en roterende Ventilator og blev meget alvorligt kvæstet.

Der holdtes forleden ved Byretten i Svendborg Søforhør til Oplysning om de nærmere Omstændigheder ved Ulykken. Som Sørøtsmedlemmer var mødt Skibsreder *L. S. Andreassen* og Matros *N. J. Nielsen*.

Skibets Mægler, Konsul *Thejll*, var mødt, og for Rederiet *J. Lauritzen*, København, Fuldmægtig *V. Pærregaard*. Endvidere var mødt for Skibets Forsikringsselskab, Assuranceforeningen »Skuld«, Kaptajn *Kall*.

Skibets 1. Maskinmester, *Wilhelm Jensen*, tidligere af Svendborg, forklarede, at han sammen med Inspektør *J. Barbour* besigtigede Køleanlægget. Barbour var paa Forhaand kendt med dette, idet han adskillige Gange tidligere havde foretaget Inspektionen. Maskinmesteren gik foran med en elektrisk Haandlygte. De gik sammen ind i Kølerummet, hvor Ventilatoren befinder sig. Døren til dette Rum er tydelig mærket med »Livsfare«, og Barbour kendte godt Rummet og vidste, at Ventilatoren var i Gang. Han stod et Øjeblik paa Dørtærskelen, og straks derefter skete Ulykken, idet han pludselig faldt ned i den løbende Ventilator. Ventilatoren stoppede i samme Øjeblik, idet Sikringerne sprængtes. Ved at lyse ned i Skakten kunde Maskinmesteren se, at Barbour var kommet alvorligt til Skade, hvorfor han straks tilkaldte Hjælp og en Ambulance alarmeredes.

Det viste sig, at Barbours højre Ben var næsten skaaret over, og det venstre Ben var slemt læderet. Det højre Ben blev straks amputeret paa Sygchuset.

Om Aarsagen til, at Barbour var faldet, kunde Maskinmesteren inlet oplyse; han var, som sagt, godt kendt med

Forholdene, og der var intet, som han kunde være gledet i, men der forelaa den Mulighed, at Barbour ved at komme fra Maskinrummet, hvor der er en Varme paa 35 Gr., ind i Kolerummet, hvor Temperaturen er paa Frysepunktet, har faaet et Ildebefindende.

Damperens Kaptajn og Styrmand, der var blevet tilkaldt straks efter Ulykken, afgav ligeledes Forklaring i Sørøtten, men kunde naturligvis intet oplyse til Opklaring af Ulykken.

Efter Forlydende har Barbour anlagt en Erstatningssag mod Rederiet, hvorunder han kræver 12,000 Pund Sterling, hvilken Sag vil blive ført i Rio de Janeiro.

Det store tyske Kanalprojekt.

Loven om den stortyske Vandvej fra Rhinen til Wien, som skal forbinde Nordsøen med Sortehavet — er nu stadfæstet og offentliggjort af Rigskansler Hitler. Den store Vandvej Rhinen—Main—Donau, som for det stortyske Rige vil faa økonomisk Betydning, skal være færdig 1945.

Det store Kanalprojekt vil kræve en Kapital paa 750 Mill. Mark, og Staten overtager selv hele Finansieringen; de tekniske Vanskeligheder lader sig uden Besvær overvinde, men for Bygningsindustrien, der i Forvejen er stærkt forspændt, bliver det ikke let at opfylde de Krav, der stilles, hvis Kæmpearbejdet skal kunne gennemføres planmæssigt inden for den fastsatte Tid.

I Berlin er man tilbøjelig til at mene, at Søvejen fra Nordøhavnene til Sortehavet trods alt vil blive billigere end Flodvejen gennem Tyskland og Donaulandene. Projektet vil faa sin egentlige Betydning derved, at Stortysklands vigtigste Industricentre — Kulgruberne i Rulir — forbindes med Malmgruberne ved Linz, ligesom tyske Industriomraader via Wien forbindes med Agrarlandene ved Donau.

PERSONALIA

Dødsfald

Kaptajn E. W. Erichsen, D.F.D.S., er i en Alder af kun 50 Aar død efter et halvt Aars Sygeleje.

I over 25 Aar havde han gjort Tjeneste i Selskabet og var kendt og afholdt viden om blandt Passagererne.

Allerede som Dreng kom Erichsen til Søs, og i sin første Ungdom fo'r han paa Langfart. Som ung Styr-

mand kom han ind i D.F.D.S., hvor hans første Stilling blev paa Eksportbaadene, senere kom han til de store Amerikabaade og endelig til Sydamerika-Farten. Efter en kort Overgang at have sejlet paa Antwerpen og Bordeaux kom Erichsen ind i Aarhus-Farten og var bl. a. Fører af C. F. Tietgen.

Han var en af de kendteste af Selskabets Mænd, og alle beklager hans tidlige Død, almindelig agtet og velldt som han var.

Fhv. Købmand H. Chr. Jensen, Nyborg, der i sin Tid var Chef for Isbaadstransporten over Storebælt, er død, 67 Aar gammel.

50 Aar

Havnefoged i Gammelstrands Distrikt J. Bygdal fyldte forleden 50 Aar. Inden Havnefoged Bygdal i 1923 traadte i Havnevæsenets Tjeneste, havde han været Styrmand i Rederiet C. K. Hansen. I Havnevæsenet begyndte han som Havneassistent paa Toldboden, overtog i 1930 Posten ved Larsens Plads, og fra 1932 har han været Havnefoged i Gammelstrands Distrikt.

60 Aar

Den 22. Maj fylder Fører i Det Forenede Dampskibsselskab, Kaptajn Aage P. Madsen, 60 Aar.

Kaptajn Madsen er Fører af s.s. »Slejpner«.

Den 14. Juni fylder Kaptajn J. Kock 60 Aar. Kaptajn Kock er Fører af s.s. »Jørgen«, D/S »Viking«.

70 Aar

Tidligere mangeaarige Lods ved Københavns Lodseri, Lods A. V. Larsen, fylder den 14. Juni 70 Aar. Lods Larsen bor nu i Nysted.

75 Aar

Tidligere Fører i Det Forenede Dampskibsselskab, Kaptajn M. P. Jacobsen, fylder den 28. Maj 75 Aar.

Kaptajn Jacobsen forlod Søen 1928 og er bosiddende i Aarhus.

Tilbagetræden

Mangeaarig Forhyringsagent Vilh. Jensen, som i 1884 begyndte sin Virksomhed som Forhyringsagent i Svendborg, har nu trukket sig tilbage i en Alder af 84 Aar. Vilh. Jensen sejlede i sine unge Aar og sluttede Søen som Skibsfører.

Udnævnelser

Direktør for D/S »Øresund«, Kaptajn M. N. Suenson, R. af D., er udnævnt til Dannebrogsmænd.

Monstringsbestyrer V. Lougreen er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

POSITIONSLISTE PR. 17. MAJ 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Parrisboro 8.5.
s.s. *Aarø* ank. Setubal 10.5.
s.s. *Aase* afg. Horsens 10.5. til Danzig.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Willemstad 29.4.
s.s. *Absalon* afg. Port Talbot 30.4.
m.s. *African Reefer* pass. Cristohal 30.4.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Dover 15.5. p. R. t. Genoa udg.
s.s. *Agnete* ank. Genoa 10.5.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. London 6.5. til Murmansk via Immingham.
s.s. *Alabama* afg. Rio de Janeiro 13.5. til Madeira.
s.s. *Alfa* pass. Gibraltar 17.5.
s.s. *Alf* afg. Ghent 10.5.
s.s. *Algarve* afg. Alexandria 14.5. til Algier.
m.s. *Almena* afg. New York 21.4. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, pass. Gibraltar 16.5. p. R. t. London hjg.
s.s. *Alssund*, Hansen, pass. Madeira 11.5.
m.s. *American Reefer* afg. Algier 12.5.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Southampton 16.5. til St. Thomas udg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Aruba 24.4. til Buenos Aires.
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Kap Det Gode Haab 30.4. p. R. t. Sydney udg.
m.s. *Anna Mærsk* afg. San Pedro 30.4.
s.s. *Anna* afg. Pomaron 15.5.
s.s. *Anne* afg. Danzig 10.5.
m.s. *Argentina* afg. Galveston 9.5. til Antwerpen.
m.s. *Arizona* afg. Esbjerg 26.4. til Buenos Aires.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Alexandria 12.5. til Haifa.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Osaka 15.5.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Wallaroo 7.5. hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Oran 16.5.
s.s. *Aslaug* ank. Dakar 6.5.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Dairen 11.5.
m.s. *Asnæs* pass. Skagen 13.6.
s.s. *Astra* afg. Charleston 13.5. til Caibarien.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Tyne 14.5.

m.s. *Australian Reefer* pass. Dungeness 17.5.
m.s. *Australian*, Hansen, afg. Shimonoseki 16.5. til Haiphong hjg.

B

s.s. *Belgien* afg. Gdynia 11.5. til Amsterdam.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Philadelphia 11.5.
s.s. *Bergenshus* afg. Kbhvn. 17.5. til Stettin.
s.s. *Bertha* afg. Riga 5.5.
s.s. *Bess* pass. Flamborough Hd. 16.5.
s.s. *Betta* ank. Immingham 14.5.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Arzew 6.5.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Lake Charles 12.5.
s.s. *Birgitte* afg. Bayonne 13.5.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Finisterre 14.5. p. R. t. Ghent.
s.s. *Bodil* ank. Kbhvn. 15.4.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Carontes 14.5. til Casablanca.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Colombo 17.5. hjg.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 13.5. til Reykjavik.
s.s. *Brasilien* forv. afg. Santos 17.5. til Rio.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. London 17.5.
s.s. *Britta* ank. London 16.5.
s.s. *Broholm* afg. 5.5. fra Antwerpen til Alexandria.
s.s. *Brynhild* afg. Neufahrwasser 1.5. til Montreal.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Boston 9.5.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Newport News 13.5.

C

m.s. *California* afg. Stockholm 30.4. til Buenos Aires.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. San Francisco 16.5. til Cristobal hjg.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Dakar 13.5.
s.s. *Carmen* afg. Musel 13.5.
m.t. *Caroline Mærsk* ank. Antwerpen 11.5.
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 16.5.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Tampa 4.5. til Houston.
m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Montevideo 17.5.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Barranquilla 7.5.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Colombo 12.5. til Europa.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Aden 12.5. til Singapore udg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

17.5.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	452,25	AMSTERDAM.....	260,15
BERLIN.....	181,40	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	12,75	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	78,10	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,10	PRAG.....	15,90
ROM.....	24,00	WARSAWA.....	85,55

m.s. *Chilean Reefer* pass. Mona 13.5.
 s.s. *Christiansborg* ank. San Pedro de Macoria 12.5.
 s.s. *Clara*, Johansen, dokker i Kbhvn.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Burntisland 12.5.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Aalborg 26.4. til Lübeck.
 m.s. *Columbia*, Bronér, ank. London 3.5.
 s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Skagen 10.5. til vestg.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Garston 16.5.

D

s.s. *Dagmar* i Dok i Helsingør.
 s.s. *Dagmar Clausen* ank. Stockholm 9.5.
 s.s. *Dagmar* afg. Ellesmere Pt. 17.5.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Burntisland 9.5.
 m.s. *Danmark*, Hjernerum, afg. Kobe 17.5. til Dairen udg.
 m.s. *Danmark* forv. Hamburg 17.5.
 s.s. *Delawara* afg. Halmstad 12.5. til New London.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Gdynia 1.5.
 s.s. *Ebro* afg. Antwerpen 16.5. til Casablanca.
 s.s. *Eduard Nissen* ank. Bathurst 1.5.
 s.s. *Effie Mærsk* oplagt.
 s.s. *Egholm* afg. Catania 16.5. til Messina.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Marseille 15.5.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Corpus Christi 26.4.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Fredericia 13.5.
 s.s. *Elisabeth* ank. Åbo 5.5.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Gdynia 4.5. til Leningrad.
 s.s. *Ellen* afg. Kbhvn. 11.5. til Galway.
 s.s. *Ellensborg* ank. Rivadeo 16.5.
 s.s. *Else* pass. Helsingør 17.5.
 s.s. *Emanuel* ank. Antwerp 14.5.
 s.s. *Enilie Mærsk* afg. Swansea 5.5. til Levis.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Nr. Sundby 16.5. til Gdynia.
 s.s. *Enighed* oplagt i Marstal.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Suez 4.5.
 s.s. *Erik Boye* ank. Oporto 3.5.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* afg. Alexandria 14.5.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Scattle 16.5. udg.
 s.s. *Ester* ank. Sele 17.5.
 s.s. *Esther Maria*, Lissberg, ank. Partington 15.5.
 s.s. *Estland*, Fischer, forv. afg. Kbhvn. 20.5. til Riga.
 s.s. *Estrid* ank. Santos 10.5.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. London 16.5. hjg.

F

m.v. *Fano* ank. Odense 17.5.
 s.s. *Finland* afg. Antwerpen 12.5. til Tyne.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Bangkok 12.5. udg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Hanstholm 16.5.
 s.s. *Frankrig* ank. Bordeaux 10.5.
 s.s. *Fredensborg* afg. Setubal 17.5.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Newport 10.5.
 s.s. *Freya* afg. Algiers 10.5.
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 6.5.
 s.s. *Frode* afg. Norfolk, Va., 16.5. til New York.
 s.s. *Fylla* ank. Antwerpen 8.5.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 14.5. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* ank. Galveston 10.5.
 s.s. *Gerd* afg. New York 6.5.
 s.s. *Gerda Toft* pass. Dakar 16.5.
 s.s. *Gerda* pass. Dungeness 17.5.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Yokohama 27.4. til New York.
 s.s. *Gorm* afg. Swansea 4.5. til Lynn, Mass.
 s.s. *Grete* afg. Cardiff 16.5.
 s.s. *Grønland* oplagt.
 s.s. *Gudena* afg. St. John, N.B. 3.5.
 s.s. *Gudrun* afg. forv. Tubacuta 12.5.
 m.s. *Gudrun Mærsk* pass. Aden 3.5.
 s.s. *Gunhild* pass. Lizard 1.5.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Sfax 26.4.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 30.4. til Hongkong
 s.s. *Gyda* afg. forv. New York 10.5.

H

s.s. *H. H. Petersen*, oplagt i Marstal.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, pass. Brunsbüttel 15.5. p. R. t. Bordeaux.

s.s. *Halldan* ank. Havre 17.5.
 s.s. *Halland* oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Oporto 8.5. til Lisbon.
 s.s. *Hans*, From, afg. Aarhus 17.5. til Hammerhavnen.
 s.s. *Hans Broge* ank. Kbhvn. 7.5.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Gdynia 5.5.
 s.s. *Harald* ank. Odense 17.5.
 s.s. *Harriet* afg. Kotka 15.5.
 s.s. *Helene* ank. Ellesmere Pt. 13.5.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 13.5.
 m.s. *Helvig* afg. New York 12.5. til London.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. Flores 27.4.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Kotka 10.5. til Leningrad.
 m.s. *Herdis* afg. Pasajes 9.5.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. Ushant 13.5.
 s.s. *Hettu* ank. Immingham 14.5.
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 25.4. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Hindsholm* ank. Manchester 15.5.
 s.s. *Holland* ank. Seaham 10.5.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Gibraltar 16.5. p. R. t. Glasgow hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Leith 11.5. til Aalborg.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Gibraltar 13.5.
 s.s. *Inger Toft* ank. Pictou 15.5.
 s.s. *Inger* afg. Palermo 17.5.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Summerside 14.5.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Three Rivers 14.5.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Nantes 13.5.
 s.s. *Ivar* afg. Ystad 16.5. til Frederikshavn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 15.5.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Bruxelles 7.5.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Avonmouth 16.5. til Cardiff.
 m.l. *Jane Mærsk* afg. Tampico 17.4.
 m.s. *Java*, Christensen afg. Hongkong 13.5. til Kongsichang hjg.
 s.s. *Jenny* afg. Tenerife 14.5.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Beachy Hd. 12.5. østg.
 s.s. *Johanne* pass. Finnisterre 18.5.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Fredericia 11.5. til Danzig.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 16.5.
 s.s. *Jonna* ank. Svendborg 10.5.
 s.s. *Juliane* afg. Pomaron 6.5.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Southampton -0.5. til Marseilles udg.
 s.s. *Jutta* afg. Rouen 17.5.
 s.s. *Jytte* ank. Gdynia 20.4.
 s.s. *Jægersborg* ank. Odense 13.5.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Skagen 17.5. p. R. t. Horsens.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Cagliari 4.5.
 s.s. *Karen Toft* afg. Kirkeness 15.5.
 s.s. *Karen* pass. Finisterre 5.5.
 s.s. *Karla* afg. Casablanca 16.5.
 s.s. *Katholm* afg. Swansea 16.5. til Kbhvn.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Port Arthur 1.5.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Dungeness 12.5. østg.
 s.s. *Kentucky* afg. New York 7.5. til Oslo.
 s.s. *Kirsten* afg. Dublin 12.5. til Cork.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Nantes 10.5.
 s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, oplagt.
 s.s. *Knud* ank. Liverpool 11.5.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco. Los Angeles & Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Svendborg 20.4.
 s.s. *Knut* afg. Tayport 7.5.
 s.s. *Kongea* afg. Leith 5.5. til Oslo.

L

m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Aden 15.5. til Colombo udg.
 s.s. *Laila* afg. Arica 13.5.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* ank. Schiedam 17.5.
 m.s. *Leise Mærsk* pass. Malta 4.5.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Istanbul 7.5. til Novorossisk.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Sorel 15.5.
 s.s. *Lilian* ank. Wiborg 15.5.
 s.s. *Lilleborg* afg. Ivigtut 16.5.
 s.s. *Lily* afg. Gdynia 7.5.
 s.s. *Linda* afg. Malta 17.5.
 s.s. *London*, Hansen, oplagt.
 s.s. *Lotta* søsat Aalborg 22.4.
 s.s. *Lotte* pass. Helsingør 13.5. sydg.
 m.s. *Louisiana* afg. Kbhvn. 17.4. til Rosario.
 s.s. *Lynæs* pass. Danzigerness 17.5.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Freeport 12.4. til Louisburg N.S.
 s.s. *Magnus* ank. Havre 15.5.
 s.s. *Maja* afg. Immingham 16.5.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Kobe 15.5. til Saigon hjg.

s.s. *Mano*, Rasmussen, afg. Newport 12.5.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Manila 2.5.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Methil 14.5.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 16.5.
 s.s. *Margrethe* ank. Hobro 9.5.
 s.s. *Marianne* ank. Jersey 11.5.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Tuxpam 12.4.
 s.s. *Marie Toft* ank. Antwerp 16.5.
 s.s. *Marna* ank. Habana 15.5.
 m.s. *Marocco* afg. Tunis 16.5. til Marseille.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Gdynia 10.5.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Danzig 8.5.
 s.s. *Marx* ank. Riga 10.5.
 ss. *Maryland* afg. Kbhvn. 11.5. til Montreal.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Havre 4.5.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Kbhvn. 14.5. hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 11.5.
 s.s. *Michael Jebesen* afg. Sabang 12.3. til Bangkok.
 s.s. *Minsk* ank. Antwerpen 12.5.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 13.5. til Rouen.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* ank. Dunston Tyne 15.5.
 s.s. *Nancy* ank. Beatuabel 17.5.
 s.s. *Nerma* pass. Stonoway 16.5.
 s.s. *Nevada* ank. Montreal 12.5.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Seattle 21.4.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. New York 12.5. til Yokohama.
 s.s. *Niels R. Finsen* pass. Hirtshals 11.5. vestg.
 s.s. *Niobe* pass. Finnisterre 17.5.
 s.s. *Norco* oplagt.
 s.s. *Nordborg* pass. Kbhvn. 17.5.
 m.s. *Nordbo* ank. New York 3.5.
 s.s. *Nordby* afg. London 13.5. til Kbhvn.
 m.s. *Norden* afg. St. Pedro 2.5.
 m.s. *Nordfarer* ank. Nakskov 11.5.
 m.s. *Nordhavet* ank. Philadelphia 12.5.
 m.s. *Nordhval* afg. Los Angeles 26.4. til Kobe.
 m.s. *Nordkup* afg. New York 3.5.
 s.s. *Nordlys* afg. Sorel 30.4.
 m.s. *Nordpol* ank. Kobe 12.5.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Buenos Aires 11.5. til Avonmouth.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 17.5.
 s.s. *Olga* afg. Stockholm 9.5. til Danzig.
 m.s. *Olga S.* pass. Prawle Pl. 11.5. vestg.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Ridham Dock 9.5. til Danzig.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Demerara 14.5.
 m.s. *Oregon* afg. Vejle 17.5. til Odense.
 s.s. *Orion* ank. Kbhvn. 9.5.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Boness 14.5.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Gdynia 7.5.

P

s.s. *P. Madsen* afg. N. Waterweg 5.5. til Freetown.
 s.s. *P. N. Danim* afg. New Orleans 7.5.
 m.s. *Panama*, Juul-Christensen, afg. Dakar 14.5. til Fremantle udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Aarhus 13.5.
 s.s. *Paula* ank. Valparaiso 10.5.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Penang 9.5. til Suez hjg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. New York 13.5. til Boston.
 s.s. *Pia* pass. Fornæs 16.5.
 s.s. *Polly* afg. Kotka 10.5. til Hull.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, i Dok.

R

m.s. *Ragnhild* ank. Jaffa 15.4.
 s.s. *Randa* pass. Palermo 16.5.
 s.s. *Riga* p. R. t. Port Talbot.
 s.s. *Rigmor* afg. Walkom 7.5.
 s.s. *Rikke* afg. Danzig 27.4. til Nice.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 15.5.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Kbhvn. 4.5. til Hamburg.
 s.s. *Robert* ank. Leningrad 3.5.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. New York 2.5.
 s.s. *Rosenborg* afg. Narvik 14.5.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 17.5. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Bangkok 4.5.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Nantes 16.5.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Køge 16.4.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Copenhagen 15.5. til Gdynia.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Nice 15.5.
 s.s. *Selma* pass. Helsingør 17.5.
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 28.4.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Rotterdam 16.5. hjg.
 s.s. *Signe* afg. Antwerpen 10.5.
 s.s. *Sigrid* pass. Spurn Hd. 12.5. vestg.
 s.s. *Silkeborg* ank. Partington 13.5.
 s.s. *Skaane* oplagt.
 s.s. *Skagen* ligger i Kbhvn.
 s.s. *Skagerak* afg. Gdynia 6.5.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Boton Rouge 22.5.
 s.s. *Skjold* ank. Riga 15.5.
 s.s. *Skodsborg* afg. Bordeaux 13.5.
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 17.5. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Nice 15.5.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Picton 14.5., pass. Ushant 15.5.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Helsingør 12.5. nordg.
 s.s. *Sophie* ank. Dordrecht 6.5.
 s.s. *Stadion II* forv. afg. Skien 18.5. til Horsens og Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, dokker i Aalborg.
 s.s. *Stella* afg. Sete 16.5.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Norfolk 1.5.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, oplagt.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Bayonne 30.4.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 4.5. til Caibarien.
 s.s. *Svanholm* afg. Lisbon 15.5. til Kbhvn.
 s.s. *Svend Pii* ank. Fowey 5.5.
 s.s. *Soborg* pass. Burling Isl. 16.5.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Danzig 16.5.
 m.s. *Takoma*, Madsen, afg. Naura 6.5.
 s.s. *Tanja* afg. Wiborg 16.5.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Panama 11.5.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. 16.5. fra Banholm til Selby.
 s.s. *Tekla* afg. Dakar 25.4. til Havre.
 s.s. *Tennessee* ank. Helsingør 12.5.
 m.s. *Thyra S.* ank. forv. Liverpool 15.5.
 s.s. *Tove* ank. Gdynia 5.5.
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Antwerp 13.5.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Skelskør 17.5. til Klaipeda.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 17.5. nordover.
 s.s. *Transporter* afg. Burntisland 12.5. til Esbjerg.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Allinge 18.5. til Banholm.
 s.s. *Tula* ank. Rotterdam 17.5.

U

s.s. *Ulla* pass. Tenerife 11.5.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Tyne 8.5.
 s.s. *Uranienborg* ank. Montreal 12.5.

V

s.s. *Valborg* pass. Dungeness 8.5.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Antwerp 15.5. til Kbhvn.
 s.s. *Venus* pass. 51 Gr. N. 53 Gr. V. p. R. t. St. John, N.F.
 s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
 s.s. *Viborg* ank. Kbhvn. 5.5.
 s.s. *Viola* ank. London 6.5.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 10.5. til Montreal.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Hull 12.5.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Sunderland 7.5.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 12.5. til Dieppe.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 17.5. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

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: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 18. Maj 1938.

Nr. 20.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. 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 Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvidde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1483. Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Hammerhavnen. Dybden i Indløbet atter normal.

Oprensningen af Indløbet til *Hammerhavnen* er nu tilendebragt saaledes, at Dybdeforholdene atter er normale.

c. 55° 16',₇ N. 14° 45',₇ E.
(E. f. S. Nr. 17/1249 1938.)

1484. (T). Sverige S.-Kyst. Trällebog. Lystønder inddrages midlertidig.

(U. f. s. Nr. 19/1371. Stockholm 1938.)

I Løbet af Juni og Juli d. A. inddrages de 3 Lystønder *Trälleborgs ränna lysboj* Nr. 1, 3 og 4 een ad Gangen for Eftersyn. Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

c. 55° 21',₅ N. 13° 09',₂ E.

1485. (T). Sverige. Kalmarsund. Yttre Stengrund Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 19/1370. Stockholm 1938.)

Lys- og Fløjtetønden *Yttre Stengrund* paa c. 56° 09' N. 16° 06' E. er midlertidig ombyttet med en almindelig Lystønde med samme Fyrkarakter. Lys- og Fløjtetønden genudlægges uden nærmere Meddelelse omkring Midten af Maj d. A.

(E. f. S. Nr. 15/1086 1938.)

1486. (T). Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib midlertidig ombyttet.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Utgrunden* paa c. 56° 21' N. 16° 15' E. er midlertidig ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde. Fyrkarakteren er uforandret.

(E. f. S. Nr. 16/1179 1938.)₂

1487. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Södergrundan Kløkketønde bortdrevet.

(U. f. s. Nr. 19/1457. Stockholm 1938.)

Kløkketønden *Södergrundan* paa c. 59° 15',₁ N. 19° 05',₂ E., ved Indløbet til *Sandhamn*, er bortdrevet fra Station. Kløkketønden vil snarest blive midlertidigt erstattet med en Stage med Kost.

1488. **Finland. Bottniska Bugt. Haukipudas. Ledefyr tændt.**
 (U. f. s. Nr. 13/404. Helsingfors 1938.)
 Følgende nye Ledefyr er tændt:
Haukipudas övre, der viser rødt, fast Lys paa $65^{\circ} 12' 47''$ N. $25^{\circ} 17' 15''$ E. Flam-
 mens Højde: 13,5 m. Synsvide: 3 Sm. Pæl med sort, firkantet Tavle, som i Midten
 har en Trekant med Spidsen nedad og med hvide Sider.
Haukipudas nedre, der viser rødt, fast Lys, paa $65^{\circ} 12' 46''$ N. $25^{\circ} 17' 09''$ E. Flam-
 mens Højde: 11 m. Synsvide: 3 Sm. Pæl med sort, firkantet Tavle, som i Midten har
 en Trekant med Spidsen opad og med hvide Sider.
 Fyrene er overet i Pejling c. 65° .
1489. **Finland. Bottniska Bugt. Indløbet til Raahe (Brahestad). Lapaluoto. Ledefyr tændt.**
 (U. f. s. Nr. 13/403. Helsingfors 1938.)
 Følgende nye Ledefyr er tændt:
Maivaperä övre, der viser rødt, fast Lys, paa $64^{\circ} 39' 57''$ N. $24^{\circ} 24' 36''$ E. Flam-
 mens Højde: 6,2 m. Synsvide: 5 Sm. En hvid Diamant i et Træ med Fyrlampen i øverste
 Spids. Fyret lyser i Pejlinger fra c. 135° til c. 200° .
Maivaperä nedre, der viser rødt, fast Lys, paa $64^{\circ} 40' 01''$ N. $24^{\circ} 24' 35''$ E. Flam-
 mens Højde: 4,5 m. Synsvide: 4 Sm. En paa Støtter staaende hvid Diamant med Fyr-
 lampen i Midten. Fyret lyser i Pejlinger fra c. 82° til c. 262° .
1490. **Finland. Bottniska Bugt. Indløbet til Nykarleby. Hällgrund Fyr atter tændt.**
 (U. f. s. Nr. 13/406. Helsingfors 1938.)
Hällgrund Fyr paa c. $63^{\circ} 39'$ N. $22^{\circ} 25'$ E. er atter tændt.
 (E. f. S. Nr. 3/158 1938.)
1491. **Finland. Skärgårdshavet. Kökar. Redningsstation oprettet.**
 (U. f. s. Nr. 13/409. Helsingfors 1938.)
 En ny Redningsstation er oprettet paa $59^{\circ} 53' 47''$ N. $19^{\circ} 54' 00''$ E.
1492. **Finland. Bottniska Bugt. Snipan Fyrskib genudlagt.**
 (Telegram fra Lodskontoret i Vasa.)
 Fyrskibet *Snipan* paa c. $63^{\circ} 26'$ N. $20^{\circ} 40'$ E. er atter udlagt paa Station.
 (E. f. S. Nr. 50/3855 1937.)
1493. **Letland. Riga Bugt. Fyr atter tændt.**
 (N. t. M. Nr. 2/6. Riga 1938.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Ainazi Ledefyr og *Bølgebryderfyr* c. $57^{\circ} 52'$ N. $24^{\circ} 21'$ E. *Salacgriva* c. $57^{\circ} 45'$
 N. $24^{\circ} 21'$ E. *Kurmrag* c. $57^{\circ} 33'$ N. $24^{\circ} 22'$ E.
 (E. f. S. Nr. 6/356 1938.)
1494. **Letland. Riga Bugt. Randa Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
 (N. t. M. Nr. 2/10 b. Riga 1938.)
 Lys- og Fløjtetønden *Randa* paa c. $57^{\circ} 48'$ N. $24^{\circ} 14'$ E. er atter udlagt paa
 Station.
 (E. f. S. Nr. 52/4034 1937.)
1495. **Letland. Riga Bugt. Daugavgriva. Lystønder genudlagt.**
 (N. t. M. Nr. 2/9 og 2/10 a. Riga 1938.)
 1. Lystønden ved Uddybningsarbejderne paa c. $57^{\circ} 05',5$ N. $24^{\circ} 01',8$ E. er atter
 udlagt paa Station.
 2. Lys- og Fløjtetønden *Daugavgriva*, der nu er rød og hvid, lodret stribet og
 mærket „Riga“, er atter udlagt paa Station paa c. $57^{\circ} 05',4$ N. $23^{\circ} 58',7$ E.
 (E. f. S. Nr. 52/4034 1937 og 6/357 og 7/441 1938. Kort Nr. 268.)
1496. **Letland. Riga Bugt. Kolkasrags Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
 (N. t. M. Nr. 2/8 c. Riga 1938.)
 Lys- og Fløjtetønden *Kolkasrags* paa c. $57^{\circ} 49'$ N. $22^{\circ} 39'$ E. er atter udlagt paa
 Station.
 (E. f. S. Nr. 52/4034 1937.)

1497. Letland. Irben Stræde. Mikelbaka Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(N. t. M. Nr. 2/8 a. Riga 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Mikelbaka* paa c. 57° 39' N. 21° 48' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/358 1938.)
1498. Letland. Indløbet til Irben Stræde. Livonia Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(N. t. M. Nr. 2/8 b. Riga 1938.)
Lys- og Fløjtetønden ved Vraget af *Livonia* paa c. 57° 34',₆ N. 21° 40',₂ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/359 1938.)
1499. Letland. Liepaja. Lys- og Fløjtetønde forandret.
(N. t. M. Nr. 2/7. Riga 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Liepaja* paa c. 56° 30',₈ N. 20° 51',₅ E. er malet rød og hvid, lodret stribet. Fyrkarakteren er uforandret.
(E. f. S. Nr. 7/442 1938. Kort Nr. 269.)
1500. Tyskland. Oderbank. Lys- og Klokketønde genudlagt.
(N. f. S. Nr. 19/1922. Berlin 1938.)
Lys- og Klokketønden *Oderbank-Ost* paa c. 54° 19' N. 14° 50' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 14/1131 1937.)
1501. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer Lys-, Fløjte- og Klokketønde midlertidig ombyttet.
(N. f. S. Nr. 19/2031. Berlin 1938.)
Stubbenkammer Lys-, Fløjte- og Klokketønde paa c. 54° 36' N. 13° 42' E. er midlertidig ombyttet med en sort- og hvidternet Lys- og Fløjtetønde med Kegle med Spidsen opad som Topbetegnelse.
(Se Tillæg.)

11. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Sya for Fyn og Lille-Bælt.

1502. (T). Danmark. Sundet. Dragørfort. Skydeøvelser. Advarsel.
Fra *Dragørfort* vil der fra den 7.—18. Juni d. A., begge Dage inklusive, saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon. Hovedskudretning: ESE., Skudafstand: c. 5 Sm, Sikkerhedshøjde: c. 1000 m.
Naar Skydning finder Sted, vises fra Fortet om Dagen: International Talstander „7“ og om Natten: 3 røde Lanterner hejst over og under hinanden.
Endvidere vil der, naar Skydning finder Sted, blive vist følgende Signal under den ene Raanok paa Signalmasterne fra *Middelgrundsfort* og *Dragørfort*: Cylinder, Kugle, Kugle, hvilke Signalfigurer hejses over og under hinanden, den førstnævnte Figur øverst.
Signalerne vil blive hejst ½ Time før Skydningens Begyndelse. Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raaens anden Nok.
Signalerne er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen fra Fortet vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.
Luftfartøjer advares imod i det omhandlede Tidsrum i Nærheden af den anførte Skudretning at komme under den vedføjede Sikkerhedshøjde.
Dragør Fort: c. 55° 35' N. 12° 41' E.
1503. (T). Danmark. Sundet. Køge Bugt N.-lige Del. Fast Kapsejladsmærke udlægges.
Den 1. Juni d. A. udlægges uden nærmere Meddelelse det faste Kapsejladsmærke, en sort Bøje med Stage og sort, firkantet Topbetegnelse, i c. 8 m Vand paa 55° 33' (36") N. 12° 26' (00") E., c. 4¾ Sm W. for Luftfyret *Amager S.* — Bøjen er Søfarten uvedkommende.

1504. Danmark. Store-Bælt. Langeland. Frankoklint Fyr lyser atter normalt. Lysevnen for *Frankoklint* Fyr paa c. $55^{\circ} 10' N.$ $10^{\circ} 56' E.$ er atter normal. (E. f. S. Nr. 1/29 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1505. (T). Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Molehoved ombygges. Midlertidige Foranstaltninger.
Omkring den 25. Maj d. A. paabegyndes en Ombygning af S-lige Ydermoles Hoved, i hvilken Anledning det hvide og grønne, faste Fyr paa Molehovedet midlertidig erstattes med et grønt, fast Fyr, der anbringes paa en Pæl tæt S. for det nuværende Fyrs Plads; samtidig flyttes Radiofyret 10 à 15 m E. efter.
Saalænge Arbejdet staar paa, er Taagesignalet med Sirene ude af Virksomhed, og Taagesignal afgives midlertidig med Klokke, hvormed der ringes hver 2^m.
 $55^{\circ} 57' (55'') N.$ $11^{\circ} 50' (51'') E.$
(Kort Nr. 267. Havnelods, Side 98. Fyr-Fort., Nr. 594.)
1506. Danmark. Kattegat. Moselgrund. Lys- og Fløjtetøndes Plads.
I Henhold til en fornylig foretagen Undersøgelse ligger Lys- og Fløjtetønden *Moselgrund* paa $56^{\circ} 03' 21'' N.$ $10^{\circ} 51' 09'' E.$
(Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Fyr-Fort. Nr. 137.)
1507. Danmark. Kattegat. Anholt. Oplysning om Redningsstationer.
Redningsstationen *Anholt* nedlægges fra Udgangen af Juni Maaned d. A., og de derværende Raketapparater overføres samtidig til Bistationen *Anholt Havn*, som derefter bliver Redningsstation.
c. $56^{\circ} 43' N.$ $11^{\circ} 31' E.$
(Kort Nr. 247 og 211. Danske Lods, Side 69 og 211. Havnelods, Side 37.)
1508. (T). Norge. Oslofjord. Kaholmen. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(B. f. F. Nr. 7. Oslo 1938.)
Da den elektriske Taagesirene ved *Kaholmen* Fyr paa c. $59^{\circ} 40',7 N.$ $10^{\circ} 36',0 E.$ skal erstattes med en elektrisk Nautofon, vil Taagesignalet være ude af Virksomhed fra den 16. Maj d. A. i c. 4 Uger.
1509. (T). Norge. Oslofjord. Torgersø. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(B. f. F. Nr. 7. Oslo 1938.)
Torgersø Taagesignal med Klokke er paa Grund af Reparation ude af Virksomhed fra den 14. Maj d. A. i c. 2 Uger.
c. $59^{\circ} 15' N.$ $10^{\circ} 30' E.$
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1510. Rusland. Hvide Hav. Nakhkonitsa Island. Grunde.
(N. t. M. Nr. 913. London 1938.)
Et Skær med 4,0 m Vand findes 4 Sm 171° , og to Skær, der er tørre ved Lavvande, findes henholdsvis 4,8 Sm 316° og 5,4 Sm 8° fra *Nakhkonitsa Island* Fyr paa c. $65^{\circ} 48' N.$ $35^{\circ} 03' E.$
1511. Rusland. Hvide Hav. Rombak N. Grund.
(N. t. M. Nr. 913. London 1938.)
Et Skær med 4 m Vand findes paa c. $65^{\circ} 05' N.$ $34^{\circ} 58' E.$, 3,7 Sm 337° fra *Rombak* Fyr.

1512. Norge. Møre-Romsdal. Kjelsundet atter aabnet for Trafik.
(E. f. S. Nr. 9/566. Oslo 1938.)
Kjelsundet, der midlertidig har været spærret, er atter aabnet for Trafik. c. $62^{\circ} 16',3$ N. $5^{\circ} 50',1$ E.
(E. f. S. Nr. 8/525 1938.)
1513. Norge. Møre-Romsdal. Ørstenfjorden. Steinnes N. Grund.
(E. f. S. Nr. 9/640. Oslo 1938.)
En Grund med c. 5,4 m Vand rapporteres at ligge paa c. $62^{\circ} 13',9$ N. $5^{\circ} 58',5$ E., c. 100 m 0° fra Jernstangen ved *Steinnes (Stennæs)*.
1514. Danmark. Graadyb SW. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Lys- og Fløjtetønden *Graadyb SW*. paa c. $55^{\circ} 24'$ N. $8^{\circ} 10'$ W. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 10/1481 1938.)
1515. Holland. Wester Schelde. Groenendijk. Fyr lyser atter normalt.
(B. a. Z. Nr. 105/1211. 's-Gravonhage 1938.)
Groenendijk Bagfyr paa c. $51^{\circ} 22'$ N. $4^{\circ} 02'$ E. viser atter normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 16/1219 1938.)
1516. (T). England. Humber Munding. Bull Fyrskib ombyttes midlertidig.
(N. t. M. Nr. 916. London 1938.)
Omkring den 20. Maj d. A. vil *Bull* Fyrskib paa c. $53^{\circ} 34'$ N. $0^{\circ} 06'$ E. midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib, der viser vekslende hvidt og rødt Et-Blink hver 30^s. Taagsignalet vil blive uforandret.
1517. (T). Skotland E.-Kyst. Banff Harbour. Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 923. London 1938.)
Fyret, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser paa Yderpierens Hoved paa c. $57^{\circ} 40'$ N. $2^{\circ} 31'$ W., er midlertidig forandret til at vise hvidt, fast Lys.

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

1518. (P). England. Dover Stræde Anduvning. Ombytningen af Varne Fyrskib udsat.
(N. t. M. Nr. 28. Trinity House, London 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/1222 1938 meddeles, at den deri omtalte Ombytning af *Varne* Fyrskib paa c. $50^{\circ} 56'$ N. $1^{\circ} 17'$ E. først vil finde Sted i Slutningen af Juni eller Begyndelsen af Juli d. A.
(E. f. S. Nr. 16/1222 1938.)
1519. England S.-Kyst. Dungeness. Kendelige Taarne.
(N. t. M. Nr. 925. London 1938.)
Nedennævnte kendelige Taarne er opført paa de angivne Pladser i Forhold til *Dungeness* høje Fyr paa c. $50^{\circ} 55'$ N. $0^{\circ} 58'$ E.:
Et 18,3 m højt Taarn, 2,48 Sm 273° fra Fyret.
Et 19,8 m højt Taarn, 5,16 Sm 278° fra Fyret.
Et 9,7 m højt Taarn, 3,45 Sm 295° fra Fyret.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1520. Bermudas Øerne. Hamilton Havn. Fyrbelysning forandret.

(N. t. M. Nr. 16/1057. Washington 1938.)

1. Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s, Blink 0,6^s, Mørke 3,4^s, er tændt paa Bagbords Side af Indsejlingen til *Lane Channel* paa 32° 17' 15" N. 64° 48' 55" W. Flammens Højde: 4,8 m. Synsvidde: 4 Sm.

2. Det hvide, faste Fyr paa Styrbords Side af Indsejlingen til *Lane Channel* paa *Sheep Island* er permanent slukket.

1521. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Pricess Neck. Radiopejlstation permanent nedlagt.

(N. t. M. Nr. 17/1112. Washington 1938.)

Marineradiopejlstationen ved *Pricess Neck* paa *Rhode Island* paa c. 41° 27' N. 71° 20' W. er permanent nedlagt.

1522. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Delaware Floden. Baker Ledefyr forandret.

(N. t. M. Nr. 14/900. Washington 1938.)

Baker Ledefyr paa c. 39° 31' N. 75° 34' W. er forandret til at vise, som følger:

Forfyret: Hvidt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,3^s, Mørke 0,7^s.

Bagfyret: Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mørke 1^s.

1523. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Lynnhaven Roads. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 932. London 1938.)

En hvid- og grønmalet Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt paa c. 36° 58' N. 76° 08' W., 2,8 Sm 46° fra det E.-lige Fyr ved Indløbet til *Little Creek*.

(Se Tillæg.)

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

1524. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Freeport Harbour Anduvning. Opmaalingstønder midlertidig udlagt.

(N. t. M. Nr. 17/1132. Washington 1938.)

Ved Anduvningen til *Freeport Harbour* i et Omraade af 25 Sm omkring 28° 56' N. 95° 14' N. er udlagt Opmaalingstønder bestaaende af sorte Olie-tønder med en Tremmeværksopbygning, hvorpaa er anbragt en sort Plade c. 4,6 m over Vandet. Tønderne flyttes efterhaanden som Arbejdet skrider frem og inddrages uden nærmere Meddelelse, naar det er afsluttet.

1525. Panama N.-Kyst. Almirante Bugt. Fyr tændt. Baake opført.

(N. t. M. Nr. 16/1054. Washington 1938.)

1. Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 0,4^s, Mørke 9,0^s, er tændt paa 9° 18' 20" N. 82° 17' 10" W. paa Baaken tæt N. for *Juan Point*. Synsvidde: 7 Sm. 4,3 m høj, sort Mast.

2. En rød Baake er opført paa *Pondsock Reef* c. 2,15 Sm 249° fra ovennævnte Fyr. (E. f. S. Nr. 26/1593 1935.)

1526. (T). Britisk Guiana. Demerara Floden Anduvning. Undervandshindring. Lystønde midlertidig udlagt.

(N. t. M. Nr. 17/1136. Washington 1938.)

En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s, er midlertidig udlagt paa 6° 52' (38") N. 58° 07' (19") W. for at angive Pladsen for en rapporteret Undervandshindring paa *Demerara Bank*. Skibe skal gaa W. om Tønden.

1527. Karaibiske Hav. Quita Sueno Bank. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 17/1134. Washington 1938.)

Quita Sueno Bank Fyr paa c. $14^{\circ} 29' N.$ $81^{\circ} 08' W.$ er forsynet med en dobbelt Installation. Det ene Fyr viser hvidt Et-Blink hver 20^s , Blink 2^s , Mørke 18^s . Det andet Fyr viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. — I Tilfælde af Havari paa et af Fyrene, vil der kun blive vist enten den lange eller den korte Karakter. Fyre er hvidt med sort Top og sort- og hvidmalet Diamant som Topbetegnelse.

(E. f. S. Nr. 6/396 1938.)

1528. Karaibiske Hav. Serrana Bank. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 16/1055. Washington 1938.)

Serrana Bank Fyr paa c. $14^{\circ} 16' N.$ $80^{\circ} 24' W.$ er forsynet med en dobbelt Installation. Det ene Fyr viser hvidt Et-Blink hver 30^s , Blink 3^s , Mørke 27^s . Det andet Fyr viser hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$.

I Tilfælde af Havari paa et af Fyrene vil der kun blive vist enten den lange eller den korte Karakter.

(E. f. S. Nr. 6/397 1938.)

1529. Karaibiske Hav. Roncador Bank. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 16/1056. Washington 1938.)

Roncador Bank Fyr paa c. $13^{\circ} 35' N.$ $80^{\circ} 04' W.$ er forsynet med en dobbelt Installation. Det ene Fyr viser hvidt Et-Blink hver 10^s , Blink 1^s , Mørke 9^s . Det andet Fyr viser hvidt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,2^s$, Mørke $1,8^s$.

I Tilfælde af Havari paa et af Fyrene vil der kun blive vist enten den lange eller den korte Karakter.

(E. f. S. Nr. 6/398 1938.)

1530. Brasilien. Porto de Ilhéos. Oplysning om Dybde.

(A. a. N. Nr. VII/43. Rio de Janeiro 1938.)

Den i Kortet angivne Dybde paa 2 m paa c. $14^{\circ} 48' S.$ $39^{\circ} 01' W.$, $0,95$ Sm 39° fra *Ilhéos* Fyr, skal rettes til 12 m.

1531. Brasilien. Porto de Victoria. Baixio do Tagano. Grund udvidet sig.

(A. a. N. Nr. VI/41. Rio de Janeiro 1938.)

Tagano Grund har udvidet sig S. over til en Linie mellem Punkterne $0,93$ Sm 260° og $0,35$ Sm 256° fra *Baleia* Fyr. Desuden har Grunden udvidet sig E. over til en Linie mellem Punkterne $0,35$ Sm 256° og $0,2$ Sm 280° fra *Baleia* Fyr.

Baleia Fyr: c. $20^{\circ} 19' S.$ $40^{\circ} 16' W.$ **1532. Brasilien. Lagoa dos Patos. Corôa do Nascimento. Lystønder forandret.**

(A. a. N. Nr. VII/44. Rio de Janeiro 1938.)

Nedennævnte to Lystønder er begge forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$:

a. Lystønde *Sul* paa c. $31^{\circ} 42',9$ S. $52^{\circ} 07',3$ W.b. — *Norte* — c. $31^{\circ} 42',8$ S. $52^{\circ} 06',8$ W.**1533. Chile. Tongoy Bugt. Baaker opført.**

(N. t. M. Nr. 16/1061. Washington 1938.)

2 Baaker er opført paa henholdsvis $30^{\circ} 18' 07'' S.$ $71^{\circ} 35' 09'' W.$ og $30^{\circ} 17' 21'' S.$ $71^{\circ} 31' 53'' W.$

1534. Peru. Cape Blanco. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 16/1062. Washington 1938.)

Det rapporteres, at *El Alto* Fyr paa c. $4^{\circ} 17' S.$ $81^{\circ} 15' W.$ er synligt i en Afstand af 25 Sm, naar man anduver *Cape Blanco* N. fra. Et klart, fast Fyr med Lysevne ligger noget højere og nær ved Midten af Gruppen. Dette Fyr kan ikke ses S. fra. Der er et hvidt, fast Fyr tæt ved det røde, faste Fyr paa Pieren ved *Cape Blanco* Ankerplads. Dette Fyrs Lysevne er større end det røde Fyrs.

1535. Panama. Panama Bugt Anduvning. Morro Puercos Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 16/1063. Washington 1938.)

Dobbeltfyret ved *Morro Puercos* paa $7^{\circ} 14'$ ($27''$) N. $80^{\circ} 25'$ ($00''$) W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver $7,5^s$, Blink $0,75^s$, Mørke $6,75^s$ samt hvidt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,2^s$, Mørke $1,8^s$.

I Tilfælde af Havari paa et af Fyrene vil der kun blive vist enten den lange eller den korte Karakter.

(E. f. S. Nr. 6/404 1938.)

1536. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Santa Monica. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 17/1138. Washington 1938.)

Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink 2^s , Mørke 3^s , er tændt paa c. $34^{\circ} 00'$ N. $118^{\circ} 30'$ W., 780 m $189\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Santa Monica Tower*. Flammens Højde: 29 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt Taarn paa *Santa Monica Wharf*. Fyret er ubevogtet.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1537. Italien W.-Kyst. Liguriske Hav. Livorno. Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 18/11. Genua 1938.)

Nedennævnte Fyr er forandret, som følger:

1. Det røde Blinkfyr med Et-Blink paa Hovedet af *Marzoccodammningen* er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $5,5^s$.

2. Det hvide og grønne Blinkfyr med Et-Blink paa Hovedet af *Meloriadammningen* er forandret til at vise hvidt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $5,5^s$.

3. Det røde, faste Fyr paa Hovedet af den lige Mole er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s , Blink $0,5^s$, Mørke 1^s , Blink $0,5^s$, Mørke 4^s .

4. Det grønne, faste Fyr paa Hovedet af *Medicomolen* er forandret til at vise grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s , Blink $0,5^s$, Mørke 1^s , Blink $0,5^s$, Mørke 4^s . c. $43^{\circ} 33'$ N. $10^{\circ} 18'$ E.

(E. f. S. Nr. 15/1141 og 10/1455 1938.)

1538. (T). Malta. Undervandshindringer udlægges midlertidig.

(N. t. M. Nr. 916. London 1938.)

Omkring den 2. Juni d. A. vil der blive udlagt Undervandshindringer paa følgende Steder:

1. Paa en Strækning af c. 550 m i Retning 120° fra et Punkt $1,4$ Sm 105° fra *St. Elmo* Bølgebryderfyr paa c. $35^{\circ} 54'$ N. $14^{\circ} 33'$ E.

2. Paa en Strækning af c. 1050 m i Retning 155° fra et Punkt $2,5$ Sm 214° fra *Delimaria* Fyr paa c. $35^{\circ} 47'$ N. $14^{\circ} 32'$ E.

3. Paa en Strækning af c. 700 m i Retning 30° fra et Punkt $1,0$ Sm 30° fra E.-Spidsen af *Filfolia Island* paa c. $35^{\circ} 47'$ N. $14^{\circ} 26'$ E.

Det er forbudt at passere disse Linier. Undervandshindringerne vil forblive udlagt c. 1 Uge.

1539. (T). Malta og Gozo Islands. Fyr slukkes midlertidig.

(N. t. M. Nr. 953. London 1938.)

Alle Fyr paa *Malta* og *Gozo* paa c. $35^{\circ} 54'$ N. $14^{\circ} 31'$ E. vil være slukket Natten mellem den 2. og 3. Juni d. A.

I denne Periode vil der blive foretaget samlede Flaade-, Hær- og Luftstyrke-Øvelser, hvorfor alle Havne vil blive lukket, og Anløbning er forbudt fra Solnedgang til Solopgang.

1540. Albanien. Durazzo Bugt. Oplysning om Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 905. London 1938.)

1. Lystønden paa c. $41^{\circ} 17' N.$ $19^{\circ} 26' E.$ er flyttet $0,22$ Sm i S.-lig Retning til $1,75$ Sm 212° fra det røde Blinkfyrr paa S.-lige Bølgebryder.

2. En Spidstønde er udlagt $1,25$ Sm 240° fra ovennævnte Fyr.

3. Nedennævnte 2 Vraglystønder er udlagt i Stedet for den tidligere udlagte Vragtønde:

En Lystønde, der viser rødt Et-Blink, tæt SE. for Vraget og $1,04$ Sm 185° fra ovennævnte Fyr.

En Lystønde, der viser grønt Et-Blink, tæt SW. for Vraget og $1,27$ Sm 164° fra ovennævnte Fyr.

1541. Rusland. Sorte Hav. Eupatoria Red. Lystønde ombyttet med Lys- og Fløjte-tønde.

(N. t. M. Nr. 877. London 1938.)

Lystønden $0,5$ Sm 63° fra *Karantinni Point* Fyr paa c. $45^{\circ} 11' N.$ $33^{\circ} 23' E.$ er ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink.

1542. Rusland. Sorte Hav. Krim W.-Kyst. Kizil-yar. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 903. London 1938.)

Et nyt Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 5^s , er tændt paa c. $45^{\circ} 05' N.$ $33^{\circ} 34' E.$, 13 Sm 108° fra *Eupatoria Point* Fyr. Synsvidde: 7 Sm. $7,6$ m høj, hvid, tresidet Pyramide.

1543. Rusland. Sorte Hav E.-Kyst. Poti. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 878. London 1938.)

Ved Hovedfyret paa c. $42^{\circ} 08' N.$ $41^{\circ} 36' E.$ er oprettet et Radiofyr. Radio-frekvens: $300,6$ kc/s (998 m). Rækkevidde: 45 Sm. Signalet er:

Bogstavet M i..... 2^m .

Pause..... 4^m .

Periode..... 6^m .

Sendetider i usigtbart Vejr: Hver 6^m .

1544. Tripolis. Libyen. Tobruk. Luftfyr tændt.

(N. t. M. Nr. 954. London 1938.)

Et nyt Luftfyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt $4,6$ Sm 198° fra *Tobruk* Gruppe-Blinkfyrr paa c. $32^{\circ} 05' N.$ $23^{\circ} 59' E.$ 2 andre Luftfyr med samme Karakter er tændt henholdsvis $0,2$ Sm 297° og $0,3$ Sm 117° fra førstnævnte Luftfyr.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**1545. Røde Hav. Suez Canal. Oplysning om Dybde.**

(N. t. M. Nr. 955. London 1938.)

Dybden paa $30^{\circ} 34' (30'') N.$ $32^{\circ} 17' (30'') E.$ i *Timsah Sø* er uddybet til 11 m, hvorefter mindste Dybde i hele Kanalen er 11 m.

1546. Røde Hav. Eritrea. Taclai Anduvning. Grund.

(A. a. N. Nr. 17/28. Genua 1938.)

En Sandgrund rapporteres at ligge paa c. $17^{\circ} 28' N.$ $38^{\circ} 55' E.$, c. 5 Sm 131° fra *Taclai* Fyr.

1547. Bugten ved Aden. Ras Alula W. Baake opført.

(N. t. M. Nr. 907. London 1938.)

En Baake er opført paa c. $11^{\circ} 57' N.$ $50^{\circ} 40' E.$, $7,4$ Sm 258° fra *Ras Alula* hvide Gruppe-Blinkfyrr.

1548. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Haweea. El Meghet NE. Grund.
(N. t. M. Nr. 934. London 1938.)
En Grund med 7,8 m Vand findes paa c. 3° 30' N. 47° 07' E., 22 Sm 52° fra *El Meghet* Baake.
1549. (T). Bengalske Bugt. Rangoon Floden. Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 917. London 1938.)
Det hvide Fyr med En-Formørkelser paa c. 16° 30' N. 96° 23' E. paa *Eastern Grove* er midlertidig forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 7^s.
1550. (T). Malacca Stræde. Penang Havn Anduvning. Vrag afmærket.
(N. t. M. Nr. 895. London 1938.)
Et Vrag med Dækket i Vandoverfladen og med 4 Master ligger sunket paa c. 5° 32' N. 100° 18' E., 7 Sm 340° fra *Fort Cornwallis* Fyr. Fra Vragets Agterende vises 2 grønne, faste Lys, der snarest vil blive ombyttet med 2 grønne Lys, der viser Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s.

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

1551. Sunda Øerne. Billiton Island. Tanjong Pandan Anduvning. Oplysning om Dybder.
(N. t. M. Nr. 896. London 1938.)
1. Nedennævnte Dybder er fundet paa de angivne Pladser i Forhold til det hvide Blinkfyrt ved Indløbet til *Tanjong Pandan*:
a. 5,0 m, 2,5 Sm 288° fra Fyret. e. 3,7 m, 4,42 Sm 257° fra Fyret.
b. 2,7 m, 2,4 Sm 280° fra Fyret. f. 10,1 m (Sten), 5,66 Sm 255° fra Fyret.
c. 3,7 m (Sten og Koral), 2,13 Sm 286° fra Fyret. g. 5,0 m, 5,4 Sm 268° fra Fyret.
d. 5,0 m, 1,86 Sm 290° fra Fyret.
2. Nedennævnte Dybder er fundet paa de angivne Pladser i Forhold til NE.-Spidsen af *Hoorn Island* paa c. 2° 49' S. 107° 30' E.:
a. 5,0 m, 3,1 Sm 17° fra Spidsen. e. 7,3 m, 3,5 Sm 326° fra Spidsen.
b. 12,8 m, 1,00 Sm 83° fra Spidsen. f. 9,1 m (Sten), 3,4 Sm 325° fra Spidsen.
c. 13,7 m (Sten), 1,16 Sm 90° fra Spidsen. g. 5,0 m, 2,4 Sm 351° fra Spidsen.
d. 10,1 m, 3,63 Sm 326° fra Spidsen.
1552. Siam Bugt. Siam. Koh Sichang. Koh Tai Ta-mun. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. IV/52. Bangkok 1938.)
Paa *Koh Tai Ta-mun* er paa 13° 06' 29",₅ N. 100° 48' 24",₅ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 1^s, Blink 0,5^s, Mørke 8^s. Flammens Højde: 30 m. Synsvide: 8 Sm. Hvid Betontremmeværksbaake. Fyret er ubevogtet.
1553. Fransk Indo-Kina. Saigon Red. Vrag findes ikke.
(N. t. M. Nr. 928. London 1938.)
Vraget, der i Kortet er angivet at ligge paa c. 10° 47' N. 106° 43' E., c. 0,72 Sm 98° fra Radiomasten, findes ikke.
1554. Korea W.-Kyst. Chemulpo Anduvning. Fu To. Taagesignal oprettet.
(N. t. M. Nr. 884. London 1938.)
En Taageklokke er oprettet ved Fyret paa c. 37° 09' N. 126° 21' E.
1555. Korea SE.-Kyst. Fusan Harbour. Goroku To. Taagesignal oprettet.
(N. t. M. Nr. 908. London 1938.)
Et Taagesignal med Sirene, To-Stød hver 1^m, er oprettet ved Fyret paa c. 35° 05' N. 129° 08' E.

- 1556. Sibirien. Peter den Stores Bugt. Cape Gamova. Radiofyr oprettet.**
(N. t. M. Nr. 885. London 1938.)
Ved Fyret paa c. $42^{\circ} 33' N.$ $131^{\circ} 13' E.$ er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: 297,₆ kc/s (1008 m). Type: A 2. Signalet er:
- | | |
|---------------------------|------------------|
| Bogstavet <i>Ü</i> i..... | 2 ^m . |
| Pause..... | 4 ^m . |
| Periode..... | 6 ^m . |
- Sendetider: Usigtbart Vejr: Hver 6^m. Klart Vejr: Hver 4 Time, begyndende Kl. 0150 udsendes ovennævnte Signal 4 Gange.
- 1557. Japan. Honshu N.-Kyst. Tateishi Zaki. Fyr forstærket.**
(N. t. M. Nr. 929. London 1938.)
Synsviddens for Fyret paa c. $35^{\circ} 45' N.$ $136^{\circ} 01' E.$ er forøget til 27 Sm.
- 1558. Japan. Honshu E.-Kyst. Yotsukura Zaki. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 883. London 1938.)
Et nyt, hvidt, fast Fyr er tændt paa c. $37^{\circ} 06' N.$ $141^{\circ} 00' E.$, 6,₈ Sm 9° fra *Shioya Zaki* Fyr. Flammens Højde: 10,₁ m. Synsvidde: 11 Sm. 7 m højt, hvidt, rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.
- 1559. Japan. Naikai. Ohiru Jima. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 939. London 1938.)
Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s, er tændt paa c. $34^{\circ} 31' N.$ $134^{\circ} 01' E.$ paa *Ohiru Jima*, 0,₉₅ Sm 359° fra 146,₆ m Højden paa *I. Shima*. Flammens Højde: 33,₅ m. Synsvidde: 10 Sm. 13,₁ m høj Jernsøjle paa Fundament. Fyret er ubevogtet.
- 1560. Japan. Naikai. Shiraishi Seto. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 935. London 1938.)
Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er tændt paa *Shiraishi Seto* paa $34^{\circ} 24' 57'' N.$ $133^{\circ} 30' 30'' E.$ Flammens Højde: 13,₇ m. Synsvidde: 10 Sm. 11,₉ m høj, hvid Jernsøjle paa Fundament. Fyret er ubevogtet.
- 1561. Australien N.-Kyst. Crocodile Islands N. (Rettelse til Pladser for urent Vand.**
(N. t. M. Nr. 899. London 1938.)
De 3 Pladser for urent Vand ligger c. 3 Sm 99° fra de i Kortet angivne Pladser, nemlig paa $11^{\circ} 39' 00'' S.$ $134^{\circ} 57' 30'' E.$, $11^{\circ} 40' 25'' S.$ $134^{\circ} 56' 00'' E.$ og $11^{\circ} 47' 25'' S.$ $135^{\circ} 00' 05'' E.$
(E. f. S. Nr. 37/2954 1937.)
- 1562. Australien. Queensland. Port Denison. Oplysning om Dybde i Ledelinie.**
(N. t. M. Nr. 956. London 1938.)
Den mindste Dybde i Ledelinien mellem *Stone Island* og *Dalrymple Point* paa c. $20^{\circ} 01' S.$ $148^{\circ} 16' E.$ er 3,₆ m.
- 1563. Australien. New South Wales. Newcastle Harbour. Forandring i Fyrbelysning.**
(N. t. M. Nr. 900. London 1938.)
1. Fyret paa *Bullock Island* paa $32^{\circ} 54' (00'') S.$ $151^{\circ} 46' (15'') E.$ er forandret fra at vise grønt, fast Lys til at vise rødt, fast Lys.
2. To sorte Lystønder, der begge viser grønt Et-Blink hver 1^s, er udlagt henholdsvis 0,₃₅ Sm 356° og 0,₃₀ Sm 134° fra Kran Nr. 10 paa *Dyke Wharf* paa c. $32^{\circ} 55' S.$ $151^{\circ} 46' E.$
- 1564. Australien. New South Wales. Botany Bugt. Radiofyr permanent nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 944. London 1938.)
Radiofyret paa c. $33^{\circ} 57' S.$ $151^{\circ} 10' E.$, 0,₉₁ Sm 287° fra Fyret paa *Cook's River* Bølgebrøder, er permanent nedlagt.
- 1565. Tasmanien N.-Kyst. Tamar Floden. Oplysning om Dybde.**
(N. t. M. Nr. 941. London 1938.)
Dybden paa c. $41^{\circ} 06' S.$ $146^{\circ} 49' E.$, 0,₂₃ Sm 155° fra det orangefarvede, faste Fyr paa *Spit Elbow*, er ikke som angivet i Kortet 9,₁ m, men 7,₃ m.

1566. New Zealand. North Island. Colville Channel. Grund.
(N. t. M. Nr. 940. London 1938.)
En Grund med 15,₅ m Vand findes paa c. 36° 26' S. 175° 20' E., 1,₂ Sm 178° fra Channel Island Fyr.
1567. New Zealand. North Island. Mercury Islands eller D'Haussez Group. Grunde.
(N. t. M. Nr. 940. London 1938.)
Nedennævnte Skær findes paa de angivne Pladser i Forhold til *Red Mercury (Wakahu)* 141,₄ m Højde paa c. 36° 37' S. 175° 56' E.:
5,₉ m, Rock, 4,₂₄ Sm 151° fra Højden.
9,₆ m, — , 2,₁₀ - 138° - —
8,₇ m, — , 9,₅₀ - 268° - —
1568. New Zealand. North Island. Kennedy (Harataunoa) Bugt. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 940. London 1938.)
Det i Kortet viste Skær ligger 0,₆ Sm 230° fra den angivne Plads, nemlig paa 36° 40' 57" S. 175° 36' 20" E.
1569. Carolinerne. Moen. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 918. London 1938.)
Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 12^s, er tændt paa den E.-lige 109,₇ m Høj, 5,₆ Sm 236° fra *North East Pass Fyr* paa c. 7° 27' N. 151° 54' E. Flannens Højde: 106,₇ m. Synsvide: 25 Sm. 13,₁ m højt, hvidt, rundt Taarn.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1570. Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem Oddesund Broen.
Under 12. Maj d. A. har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart udstedt nedennævnte Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem *Oddesund Broen*.

§ 1.

Broen, der er beliggende over *Oddesund* i Retning c. NW. t. W. — SE. t. E. mellem W.-Siden af *Grisetaa Odde* og E.-Spidsen af *Sunddraget*, er en fast Bro — hvilende paa 9 Strømpiller — med et bevægeligt Parti, dannet af en enkeltfløjet Klap mellem 3die og 4de Strømpille regnet fra *Sunddrag-Siden*.

Gennemsejlingens fri Bredde i Klappaget er 30 m. Den fri Højde fra daglig Vande til Underkant af Broens Dragere er 5 m i Midterfaget, aftagende ind imod Land til begge Sider til c. 3,₅ m.

Broaabningen er afmærket med røde Ledelys paa Bagbords Side og grønne Ledelys paa Styrbords Side.

Paa Toppen af Manøvrhuset paa Klappillen er der anbragt et Vinkelfyr, som lyser i SW.-lig Retning.

Taagesignal afgives med Sirene ved Gennemsejlingsaabningen.

Med Hensyn til Fyrbelysningen, Natafmærkningens og Taagesignalets Karakter m. m. samt mulige, senere Ændringer deraf henvises til Efterretninger for Søfarende og Fyrfortegnelsen.

Om Natten holdes Broen belyst.

§ 2.

Skibe og Fartøjer (jfr. dog § 3) kan til enhver Tid — undtagen fra 15 Minutter før et Tog kan ventes og indtil 5 Minutter efter Togets Passage — forlange fri Gennemfart gennem Broen, saafremt Gennemfarten efter Brovagtens Skøn kan ske uden Fare for Broanlæggets Sikkerhed.

§ 3.

Fartøjer paa 2 Tons og derunder eller Fartøjer, der kan lægge Masten (og) eller Skorstenen, eller hvis Mast eller Skorsten er af en saadan Højde, at de kan passere under Broen (jfr. det i § 1 nævnte angaaende den fri Højde under Brodragerne), kan ikke fordre denne aabnet.

Alle andre Skibe og Fartøjer, der ønsker at passere Broen, skal tilkendegive dette ved i en Afstand fra Broen af mindst $\frac{1}{2}$ Sm at afgive følgende Signal:

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

Om Natten: Et hvidt Lys for Boven og en lang og en kort Tone med Dampfløjte eller Taagehorn.

§ 4.

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

Saa vel om Dagen som om Natten:

- a. 1 rødt Lys, der betyder, at Gennemsejling er forbudt.
- b. 2 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende fra Øst kan passere Broen.
- c. 3 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende fra Vest kan passere Broen.
- d. Tændes der foruden det under b. eller c. omhandlede Signal et violet Lys, betyder det, at der skal varpes gennem Broen.

Saa vel om Dagen som om Natten vil et kraftigt Lydsignal (—) tilkendegive, at Broen trods det afgivne Signal for Gennemsejling ikke kan aabnes; saavidt Forholdene tillader det, vil desuden Signalet for Gennemsejling blive fjernet.

Indtil Passagesignalet modtages, skal Skibet saa vidt muligt holde sig i en Afstand af mindst 400 m fra Broen.

§ 5.

Broaabningen maa kun passeres af et Skib ad Gangen.

Saa fremt der er Udsigt til, at flere Skibe samtidig vil komme til at passere Broen fra samme Side, skal Skib eller Fartøj under Sejl have Fortrinsret fremfor Damp- eller Motorskib.

Ethvert Skib, der skal passere Broen, skal have et Anker for Klydset klar til at falde. Med Hensyn til Ankre, Rigning, Udenbordsfartøjer, Davider m. v. skal der være truffet alle fornødne Foranstaltninger til Undgaaelse af Kollision med Broen.

§ 6.

Inden for en Afstand af 200 m paa hver Side af Broen maa Damp- og Motorskibe kun gaa med den for Bevarelse af Skibets Manøvre evne fornødne Fart; Sejlskibe skal afpasse Sejlføringen saaledes, at Passagen sker med moderat Fart.

§ 7.

Førtøjning ved Broen eller Afviserværkerne er forbudt. Ligeledes er det forbudt fra Baade og Fartøjer at bestige Broen.

Fartøjer, der passerer under eller langs med Broen, maa ikke derved benytte Baadshager mod denne.

§ 8.

Inden for en Afstand af 400 m fra Broen (Kabelfelter) maa der kun ankres, naar det er bydende nødvendigt, f. Eks. for at afværge Paasejling af Broen; ved Opankring uden for dette Omraade maa det paases, at Skibet ikke kommer til at ligge ud for Gennemsejlingsaabningen eller saaledes, at det under Svajning kan befrygtes, at det vil kunne blive til Hinder for Passagen gennem Broen.

Kommer et Skib i Drift, saaledes at der er Fare for, at det vil tørne mod Broen, bør Skibet saavidt muligt efterkomme de Anvisninger, der maatte blive givet af Brovagten for at afværge Broens Beskadigelse.

§ 9.

I øvrigt skal Skibe og Fartøjer, der befinder sig inden for en Afstand af 200 m fra Broen, holde sig de af Brovagten givne Ordre efterrettelige.

Brovagten skal under Tjenesten bære Uniform (eller Uniformskasket), der gør hans Stilling kendelig.

§ 10.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse indeholdte Bestemmelser straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøder fra 5 Kr., for saa vidt Forholdet ikke efter den almindelige

Lovgivning medfører større Straf. Den paagældende er derhos erstatningspligtig overfor dem, som ved Ovetrædelsen maatte blive skadelidende.

§ 11.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 15. Maj 1938.

(E. f. S. Nr. 11/737 og 12/910 1938. Danske Lods, Side 453. Havnelods, Side 158,

1571. (T). Middelhavet. Bestemmelser for Undervandsbaadsøvelsesomraader. Tilføjeelse.

(N. t. M. Nr. 901. London 1938.)

I de i E. f. S. Nr. 1/90 og 12/904 1938 meddelte Bestemmelser for Undervandsbaade foretages følgende Tilføjeelse til de anførte Omraader for Undervandsbaadsøvelser: *Tyrkiet.*

Smyrna Bugten. Omraadet E. for en Linie fra *Dikili* paa c. 39° 04' N. 26° 54' E. til Cape *Karaburun* paa c. 38° 41' N. 26° 26' E.

Tillæg.

I. Østersøen.

1572. Danmark. Rødby Havn Indsejling. Oprensning tilendebragt. Sømærke genudlagt. Oprensningen af Indsejlingsrenden til *Rødby* Havn er tilendebragt og den hvide Stage med Halmvisk paa 54° 39' (06") N. 11° 20' (57") E., ved Yderenden af Rendens W.-Side, er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 12/808 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1573. Danmark. Kattegat. W.-lige Indløb til Isefjord. Sømærkes Plads. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 19/1477 1938 meddeles, at hvid Stage med 1 Halmvisk, *Store-Sand NW.*, ligger i 4,2 m Vand paa 55° 57' 33" N. 11° 48' 48" E.
(E. f. S. Nr. 19/1477 1938. Kort Nr. 267. Danske Lods. Side 193. Søm.-Fort., Side 67, Nr. 24.)

1574. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejde. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/38 1938, Pkt. 1 meddeles, at Arbejdet med Bygningen af *Pier II* nu er saa vidt fremskredet, at Bolværket er ført op i fuld Højde, 2 m, langs den SE.-lige Flugt, hvorfor Lanteren paa Hjørnet mellem den SE.-lige og den SW.-lige Flugt vil blive slukket Lørdag den 21. Maj d. A.
c. 56° 09',5 N. 10° 13',8 E.
(E. f. S. Nr. 1/38 1938. Kort Nr. 252. Havnelods, Tillæg Nr. 1, Side 3.)

1575. Danmark. Limfjorden. Grisetaaodde Fyr forandret. *Grisetaaodde* Fyr paa 56° 34' 51" N. 8° 34' 12" E. er forandret saaledes, at det nu lyser, som følger:
1. Rødt i Pej. fra 53° til 150°. 3. Hvidt i Pej. fra 238° til 258°.
2. Grønt i — - 150° - 238°. 4. Rødt i — - 258° - 270°.
Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 1/46 1938. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 465. Fyr-Fort. Nr. 533.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1576. Island W.-Kyst. Broidifjördur. Puller. (Meddelelse fra Kaptajn F. Olafsson, Reykjavik 1938.)
1. En Pule med 7,0 m Vand er fundet paa 64° 58' (43") N. 23° 24' (18") W., 1,2 Sm NW. for *Krossnes* Fyr.
2. En Pule med 10,5 m Vand, *Ólafsmid*, er fundet paa 65° 14' (39") N. 22° 54' (48") W., 6,5 Sm NNW. for *Ellidaey*.
(Kort Nr. 266, 261 og 270.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

...og saa en
Carlsberg

GAMLE
eller
HOF

BP

FUEL & DIESEL OIL
BUNKERSTATION I FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time

St. Annæ Plads 5. København K
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN

BP **DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI** **BP**

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10—3000 H.K. PR.CYLINDER

**NYBYGNINGER
REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statslf. 9.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

KOLDING

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KORSØR

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

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

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

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.

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)
ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzen«

Telefon: 3
» 822

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen
(C. HOLMS EFTERF.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 21

TORS DAG 26. MAJ 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTENS AARSRESULTATER

Den danske Handelsflaades samlede Fragtindtægt i 1937 kan ansættes til ca. 307 Mill. Kr. De tilsvarende Tal for 1936 og for 1935 var henholdsvis 215 Mill. Kr. og 201 Mill. Kr. Den største Del af den indsejlede Bruttofragt i Fart paa Udlandet falder paa ren Fart mellem udenlandske Havne og kan for 1937 anslaaes til ca. 225 Mill. Kr. Hertil bemærkes i Dansk Dampskibsrederiforenings Beretning:

Da Danmarks hele Overskud paa Betalingsbalancen kun udgør ca. 95 Mill. Kr., bør man forstaa, hvilken uhyre Rolle Skibsfarten spiller for Landets Økonomi, og hvor vigtigt det er, at dette Erhvervs Indtjeningsevne styrkes og udvides. Men desværre skorter det paa afgørende Steder ofte paa saadan Forstaaelse.

Som omtalt i de sidste Aars Beretninger har Rederierne i de senere Aar fortrinsvis anvendt deres Fortjeneste til Konsolidering. Den samme Fremgangsmaade har ogsaa, til Trods for større Udbyttedeklarationer end i mange Aar, været benyttet i 1937, men Statens haardhændede Skattepolitik gør det vanskeligere og mindre tiltalende at følge denne Linie. Hvis man i Fremtiden, hedder det videre, skal formaa Kapitalen til at interessere sig for Skibsfart, maa man ogsaa i de enkelte gode Aar give Aktionærerne et nogenlunde rigeligt Udbytte til at opveje de mange Aars ringe Udbytte.

Dansk Dampskibsrederiforening har gennem en Aarrække, 1922—1937, foretaget en Opgørelse over 13 af de største og mest betydende Rederiers Aarsudbytte m. m. Det fremgaar heraf, at siden 1936 er de paagældende Selskabers Aktiekapital opskrevet med 2,6 Mill. Kr., og samtidig er deres Reservekapital steget med 10 Mill. Kr. Udbyttet er steget til 12,6 pCt., men Gennemsnitsudbyttet i de 16 Aar, det drejer sig om, bliver dog ikke højere end 5,8 pCt., hvad der i Betragtning af Risikoen og den Omstændighed, at Selskabernes Aktiekapital i Løbet af disse Aar har maattet nedskrives med ca. 25 Mill. Kr. maa anses som meget beskedent. Sættes Gennemsnitsudbyttet i de 16 Aar i Forhold til Aktiekapital plus Reserver, udgør det kun 4 pCt. Opgørelsen viser ogsaa det meget beklagelige Faktum, at Tonnagen er i stærk Tilbagegang, idet de samme Selskaber, som i 1927 havde en samlet Tonnage paa ca. 540,000 B.R.T., 10 Aar efter kun raadede over ca. 460,000 Tons, et Indicum for, at Evnen og Lysten til at drive Skibsfart i vort Land er paa Retur.

Med Hensyn til Skibsfartens Driftsudgifter viser en Oversigt over 15 af de største og mest betydende Rederiers Bruttoindsejling og Driftsudgifter i Aarene 1932—1937, at disse sidste nu andrager ca. 65 pCt. af den indsejlede Fragt, ca. 156 Mill. Kr., og der har saaledes været ca. 35 pCt., eller ca. 55 Mill. Kr. af Fragten tilbage til Afskrivning paa Skibene, Henlæggelse til Reserver, Renter, Administration og Udbytte til Aktionærerne. Den væsentligste Del af disse 55 Mill. Kr. er blevet anvendt til Afskrivning og Henlæggelser. Til Udbytte til Aktionærerne er kun anvendt godt 8 Mill. Kr. Endvidere fremgaar det af Oversigten, at Driftsudgifterne paa alle Omraader

er steget overordentligt stærkt — for samtlige Udgifters Vedkommende siden 1932 med 35 pCt. — hvad der maa give Anledning til megen Betænkelse, idet man har sikker Erfaring for, at Indtægterne altid daler hurtigere end Udgifterne, og Indtægtnedgangen allerede er i fuld Gang, medens Udgifterne endnu er stadig stigende.

MERINDKOMSTSKATTEN

Rederiet J. Lauritzens Blad »Frigagten« indeholder i sit sidste Nummer følgende interessante og lærerige Artikel:

Landets Industri — og i Særdeleshed Skibsbygningsindustrien — har stadig god Beskæftigelse. Det viser sig dog, at den stigende Befolkning ikke fuldt kan absorberes af Produktionsstigningen, saaledes at vi stadig har alt for stor Arbejdsløshed.

Det maa derfor ligge os alle paa Sinde at disponere saaledes, at Arbejdsmulighederne paa langt Sigt øges og udnyttes.

Derfor foretager vel enhver, der sidder med et Ansvar, det være sig større eller mindre, et Regnestykke derover; vi har foretaget et saadant Regnestykke i Forbindelse med den netop vedtagne Merindkomstskat, hvis Udbytte skal bruges til Kød- og Mælkekort, Forøgelse af Tjenestemandslønninger etc.

Vi har for vort Rederis Vedkommende regnet ud, at vi for den Merindkomstskat, som vi har betalt i de sidste 2 Aar, havde kunnet bygge, naar Priserne er kommet ned i roligt Leje, to Skibe af vor »Marna«-Type.

Saadanne to Skibe, hvis Bygning naturligvis vilde være særdeles velkommen for Værfterne i en fremtidig Depressionsperiode, vilde have betydet ikke mindre end ialt 540,000 Arbejdstimer, fordelt mellem det eller de Værfter, som skulde bygge Skibene.

Hertil kommer yderligere ca. 60,000 Arbejdstimer til Virksomheder, som leverer Dæksspil, Hjælpe maskineri og lignende Frembringelser. For alle, der er beskæftiget i vort Rederi, har Bygningen af saadanne to Skibe ogsaa sin Betydning, idet disse Skibe til Stadighed vilde beskæftige ca. 50 Mand om Bord med en aarlig Løn af ca. 180,000 Kr., foruden alle de Folk, der i Land har Beskæftigelse i Forbindelse med Skibsfarten.

For Landet som saadan har Følgerne ogsaa Betydning, idet to Skibe af »Marna«-Typen i Løbet af et enkelt Aar vilde have indsejlet Bruttofragter i fremmed Valuta til et Beløb af ca. 1,600,000 Kr.

Ovennævnte Eksempler vedrører alene vort Rederi, hvis Brutto-Tonnage kun er ca. 6½ pCt. af hele den danske Handelsflaades.

Det vil altsaa sige, at man kan regne med ialt Fald 10—15 Gange større Beløb, naar det skal gøres op, hvad Merindkomstskatten betyder — af Minus'er for Skibsfarten.

Den Slags talende Eksempler er de allerbedste — og mon man ikke indenfor Myndighedernes Kres vil kunne se, at det er en gal Vej, man er inde paa.

STATSSTØTTE

Paa det skandinaviske Redermøde, der blev afholdt i Oslo den 9. December 1936, drøftedes Spørgsmaalet om Bekæmpelse af Statsstøtte, og senere Forhand-

linger de skandinaviske Rederiforeninger imellem resullterede i Enighed om ensartede Henvendelser til de respektive Regeringer.

Dansk Dampskibsrederiforening tilstillede saaledes under 6. Februar 1937 Handelsministeriet følgende Skrivelse:

»Indenfor det internationale Reder-Samarbejde har man altid principielt været en Modstander af Statssubsidier til Skibsfarten, men desværre er dette sunde Princip gennem Arenes Løb blevet brudt i større og større Omfang, og selv de britiske Redere, som i sin Tid var de stærkeste Modstandere af Subsidie- og Præferencepolitikken, har tvunget af Forholdene maattet opgive det rene og klare Standpunkt, saaledes at det nu i Hovedsagen kun er de skandinaviske Lande og visse Lande med meget lave Driftsomkostninger, som ikke yder Statssubsidier til deres Skibsfart.

Det er indlysende, at denne Situation ikke i det lange Løb er holdbar for de skandinaviske Lande, hvis Driftsomkostninger staar fuldt ud paa Højde med de subsidierende Landes, og de skandinaviske Rederiforeninger har derfor aldrig sluppet den Tanke af Syne ved først give Lejlighed at søge tilvejebragt Foranstaltninger, som vil være egnede til at begrænse og efterhaanden helt afskaffe Statssubsidierne.

For at naa et saadant Maal er det imidlertid nødvendigt at søge Regeringernes Bistand og ved Regerings-Initiativ skabe et Forum, hvor Sagen kan optages til international Diskussion i hele sin Rækkevidde.

Forholdene synes for Tiden at være gunstige for en saadan Aktion.

For det første er de økonomiske Udsigter for Skibsfarten overalt i Verden bedrø end de har været i mange Aar, men dertil kommer, at det omfattende sociale Lovstiftningsarbejde, som paangaar i Genève, og som vil paalægge Skibsfarten nye store Byrder, ikke lader sig gennemføre, saalænge Subsidiesystemet opretholdes i en Række Lande, idet man maa forudsætte, at de subsidierende Stater, i hvilke Genèvekonventionerne antages, vil yderligere forøge Subsidierne til Dækning af de Meromkostninger, som bliver en Følge af Konventionernes Ratificering.

Endelig skal paapeges, at den britiske Regering, der ganske vist er gaaet ind for Subsidier til Skibsfarten, men udtrykkelig erklæret, at disse Subsidier var af defensiv Art, nu synes atter at ville afskaffe disse.

Under Henvisning til foranstaaende skal Dansk Dampskibsrederiforening i Overensstemmelse med en paa et skandinavisk Redermøde i Oslo den 9. December f. A. truffen Beslutning tillade sig at henstille til den danske Regering i Samråd med Regeringerne i de andre nordiske Lande og eventuelle andre Regeringer at undersøge Muligheden for i en nær Fremtid at faa Spørgsmaalet om Afskaffelse af Statssubsidier til Skibsfart gjort til Genstand for international Behandling.

Det er Dansk Dampskibsrederiforening bekendt, at Norges Rederforbund og Sveriges Redareforening har rettet lignende Henstilling til deres respektive Regeringer.

Paa Handelsministeriets Foranledning fremskaffede Udenrigsministeriet nærmere Oplysninger om den svenske og den norske Regerings Stilling til de skandinaviske Rederiforeningers Henstilling, og de paa-gældende Regeringers Standpunkter fremgaar af følgende:

Den svenske Regering var af den Formening, at det gode Fragtmarked havde hidført en Situation, der maatte anses for gunstig for Forsøget paa Afskaffelse af Stats-Subsidier til Skibsfarten og stillede Forslag om, at de nordiske Lande sammen tog Sagen op til Undersøgelse. Under dette Samarbejde blev det foreslaaet at overveje, om Henvendelse burde ske til andre Regeringer, særlig til den britiske.

Den norske Regering var imidlertid, efter nærmere at have overvejet Sagen, af den Opfattelse, at en international Behandling efter Initiativ fra Norge af Spørgsmaalet om at afskaffe Statssubsidier til Skibsfarten antagelig vilde rejse andre Spørgsmaal, som ikke vilde kunne løses uden Skade for norsk Skibsfart. Af den Grund fandt den norske Regering ikke at kunne tage noget Initiativ i denne Sag.

Ved overfor Dansk Dampskibsrederiforening at meddele foranstaaende tilkendegav den danske Regering ikke sit Standpunkt til det foreliggende Spørgsmaal, men anmodede Dansk Dampskibsrederifor-

ening om en Udtalelse efter den Anledning det af den svenske Regering fremsatte Forslag maatte give.

Hele dette Spørgsmaal blev taget op til Drøftelse paa det andetsteds i Dansk Dampskibsrederiforenings Skibsfartsberetning nævnte skandinaviske Redermøde, der blev afholdt i København den 7. September 1937, hvor Repræsentanterne for de tre Rederiforeninger var enige om paa det bedste at kunne anbefale, at der blev givet Tilslutning til det af den svenske Regering fremsatte Forslag om, at de nordiske Lande sammen tog Sagen op til Undersøgelse, og at der paa et Tidspunkt, hvor Regeringerne skønnede det belejligt, ogsaa rettedes Henvendelse til andre Regeringer, særlig den britiske Regering.

Dansk Dampskibsrederiforening har under den 8. September 1937 fremsat dette Standpunkt overfor Handelsministeriet, og dette Ministerium har under 15. samme Maaned meddelt Udenrigsministeriet, at det for sit vedkommende kunde slutte sig til det fra svensk Side fremsatte Forslag om nordisk Samarbejde i den nævnte Henseende.

HANDELSFLAADEN

Ifølge »Danmarks Skibsliste« bestod den danske Handelsflaade (inkl. Fiskefartøjer, Bugserbaade o. l.) pr. 1. Januar 1937 af 494 Dampskibe paa 574.114 B.R.T., 1457 Motorskibe paa 567.365 B.R.T. og 25 Sejlskibe paa 2220 B.R.T., ialt 1976 Skibe paa 1.143.699 B.R.T.

I Aarets Løb er Dampskibsflaaden blevet formindsket med 22 Skibe 29.639 B.R.T., Motorskibsflaaden er blevet forøget med 17 Skibe 30.214 B.R.T. og Sejlskibsflaaden formindsket med 8 Skibe 914 B.R.T.

Den danske Handelsflaade (inkl. Fiskefartøjer, Bugserbaade o. l.) bestod herefter pr. 1. Januar 1938 af 472 Dampskibe 544.575 B.R.T., 1474 Motorskibe 597.579 B.R.T. og 17 Sejlskibe 1306 B.R.T., ialt 1963 Skibe 1.143.360 B.R.T.

Handelsflaaden er saaledes blevet formindsket med 13 Skibe og Tonnagen formindsket med 339 B.R.T.

Det er beklageligt, at den danske Handelsflaade, der skulde have de bedste naturlige Betingelser for at vokse sig stor, i de senere Aar, hvad dens Vækst angaar, har været præget af Ustabilitet og Stagnation.

Oversigt over Handelsflaadens Forøgelse og Formindskelse 1929—37.

1929	+ 7 Skibe	+ 9.654 B. R. T.
1930	+ 58 »	+ 66.304 »
1931	+ 24 »	+ 39.588 »
1932	÷ 3 »	+ 261 »
1933	÷ 31 »	÷ 49.858 »
1934	÷ 18 »	÷ 3.420 »
1935	+ 11 »	+ 6.475 »
1936	÷ 24 »	+ 346 »
1937	÷ 13 »	÷ 339 »

Den formentlige Aarsag til at Danmark ikke tidligere har kunnet forøge Flaaden i samme Udstrækning som andre Lande, navnlig Norge og Finland, der atter i Aar har haft en stor Tilgang, Norge ca. 318.000 Tons og Finland ca. 67.000 Tons, har tidligere været omtalt; men hertil kommer nu ogsaa Regeringens Skattepolitik, der skræmmer Initiativet til Dannelsen af nye Rederier og forhindrer de eksisterende Rederier i at opspare Kapital til Bygning af nye Skibe.

I 1937 var Verdenshandelen ca. 26 pCt. højere end i 1913, men Verdenstonnagen var ca. 61 pCt. større, og takket være Indførelsen af Dieselmotoren m. m. samt forbedrede Last- og Lossemidler betydelig mere effektiv. I Danmark er Tonnagen siden 1913 kun steget med ca. 41 pCt.

I denne Forbindelse vil det være af Interesse at betragte nedenstaaende Tabel, der viser Forholdene

mellem Verdenshandelen, Verdenstonnagen og Verdens-Fragtmarkedet fra 1929 til 1937:

Index Tal for Verdenshandel, Verdenstonnage og Verdensfragt 1929—1937.

	Verdenshandel	Verdens tonnago	Verdens fragt
1929	100,0	100,0	100,0
1930	92,8	102,4	81,5
1931	85,3	103,5	82,1
1932	73,9	103,0	77,8
1933	74,9	100,3	74,9
1934	77,2	96,9	76,2
1935	82,3	96,0	76,7
1936	85,9	96,4	87,2
1937	97,6	98,3	132,3

Tabellen viser, at siden 1929 er Verdenshandelen faldet med 2,4 pCt. og Tonnagen med 1,7 pCt. Derimod er Fragterne efter en Aarrække med store Fald i 1937 steget med ca. 32 pCt. over 1929 Niveaet.

Hvad angaar den danske Tonnages Fordeling paa Damp-, Motor- og Sejlskibe i de sidste 10 Aar, er Bevægelsen bort fra Damp- og navnlig Sejlskibe stadig fortsat, og Motorskibstonnagen overstiger nu Dampskibstonnagen.

Den danske Tonnages Fordeling paa Damp-, Motor- og Sejlskibe 1929—38.

	Dampskibe	Motorskibe	Sejlskibe
1. Januar 1929.....	28,4	56,8	14,8
1. » 1930.....	27,9	59,8	12,3
1. » 1931.....	27,8	64,6	7,6
1. » 1932.....	27,3	67,9	4,8
1. » 1933.....	27,2	69,0	3,8
1. » 1934.....	26,7	70,3	3,0
1. » 1935.....	26,6	71,3	2,1
1. » 1936.....	26,0	72,3	1,7
1. » 1937.....	25,0	73,7	1,3
1. » 1938.....	24,0	75,1	0,9

Danmark har nu kun 2 Sejlskibe over 100 B.R.T. og ingen over 500 B.R.T. Verdens samlede Antal Sejlskibe over 100 B.R.T. andrager 1659 Skibe. Heraf har Storbritannien med Dominions og Kolonier de 627 og U. S. A. 448, Italien har 161, Frankrig 71, Finland 45, Sverige 11, hvorimod Norge kun har 2.

Danmark har 21 Tankskibe og indtager paa dette Omraade en saare beskedne Plads blandt de øvrige Skibsfartsnationer. Storbritannien ejer den største Tankskibsflaade i Verden, nemlig 29 pCt. af samtlige Tankskibe, U.S.A. 25,9 pCt., Norge 18,6 pCt., Holland 4,5 pCt., Panama 4 pCt. Italien 3,6 pCt. Frankrig 2,4 pCt., Japan 2,2 pCt., Tyskland 1,6 pCt., Sverige 1,3 pCt. og Sovjetunionen 1,2 pCt. De resterende 5,7 pCt. er fordelt paa de øvrige Skibsfartsnationer.

Gennemsnitsstørrelsen af den danske Tonnage over 100 B.R.T. er steget en Ubetydelighed og andrager nu 1630 mod 1595 B.R.T. i 1937. Gennemsnitsstørrelsen for den i hele Verden nybyggede Tonnage over 100 B.R.T. er atter steget og andrager nu 2444 mod 2120 B.R.T. i 1936 og 2006 B.R.T. i 1935.

DANMARK, BROERNES LAND

Der er efterhaanden blevet anvendt saa mange Betegnelser paa Danmark, at man for saa vidt ikke skal undre sig over, at Turistreklamen nu ogsaa tager fat med Broernes Land. Naar vi har haft Øernes Land, Søernes Land, Højenes Land o. s. v. maa det naturligt ogsaa følge.

Broernes Land er vi — Søfartsnationen — unægtelig blevet. Hver Ø sin Bro — eller helst et Par eller tre synes at være Parolen. Og naar vi nu har 500 Øer er der selvfølgelig langt igen, inden Brohungeren er stillet.

De seneste Aar har set Lille Bælts-Broen og Storstrømsbroen blive til og dermed skulde man synes, at ikke blot Behovet var blevet dækket, men ogsaa

den for Danmark aabenbart nødvendige Reklame — ikke mindst i Udlandet — var blevet opnaaet. Men det har jo altsaa langt fra været nok. For kort Tid siden indviedes den nye Aalborg-Bro og den nye Bro fra Frederikssund til Horns Herred. Broen over Ulvsund mellem Kallehave og Koster paa Møn bliver ogsaa til Virkelighed. Der skal bygges endnu et Par Broer over smalle Sunde i Limfjorden. Broen fra Taasinge til Svendborg skal ogsaa forceres frem.

Men fra Skibsfartens Side skal det siges, at hvis dette Bro-Byggeri skal fortsætte i flere Aar endnu, vil det betyde en alvorlig Fare for hele den indenlandske Skibsfart.

Det nytter ikke at paastaa, at der gennem Broarbejder skaffes Arbejde til mange Mennesker — det gør der ganske rigtigt i den korte Tid, Arbejdet staar paa, men Arbejdet medfører en konstant Arbejdsløshed for maaske langt flere Mennesker, Færgernes Folk og mange smaa og store Skipperer. Et er givet — hver eneste Bro bidrager til at forøge Skibsfartens Vanskeligheder. Derfor har man ogsaa netop fra dette Erhvervs Side lidt vanskeligt ved at deltage i den almindelige Hurraraaben for Oddesundbroen som for alle de andre Broer, Danmark, Broernes Land — ja, de 1000 Broers Land er vort Fædreland endogsaa blevet kaldt i disse Dage — skal velsignes med.

NÆSTVED HAVN INDVIET

Nej, saa gaar man unægtelig en anden Vej i Næstved. Der er det ikke Broer, man bygger, men Havn. Man har, som allerede udførligt omtalt udvidet Havnen, bygget Kanal og foretaget Uddybninger i Sussaen ned til Karrebæksmunde og dermed gjort Næstved til en Søstad — som Kongen udtalte det ved den festlige Højtidelighed, der i Lørdags afholdtes i Næstved og hvor foruden den kongelige Familie adskillige af Ministrene og talrige andre indbudte havde givet Møde og forenedes i Ønsket om den bedste Fremtid for Næstved By og Havn.

Der er her vist et Initiativ, som man kun kan hilse med Glæde fra Skibsfartens Side, og det er med Tilfredshed vi konstaterer, at Næstved hermed faar en næsten 100 Aar gammel Drøm opfyldt.

SKIBSFARTEN PAA KINA

Om Kinas Skibsfart og Handel i 1937 foreligger en Indberetning fra det danske Gesandtskab i Shanghai, bl. a. paa Grundlag af det kinesiske Søtoldvæsens foreløbige Oversigt.

Det fremgaar bl. a. heraf, at der blev ind- og udklarert 383 danske Skibe i kinesiske Havne paa tilsammen 988,024 Tons mod 493 Skibe og 1,202,416 Tons Aaret forud. Om Danmarks Handel med Kina oplyses, at Kinas Import fra Danmark i 1937 beløb sig til 0,7 Mill. St. Doll. mod 2,3 Mill. St. Doll. Aaret forud. For Kinas Eksport til Danmark var Tallene henholdsvis 2,6 og 3,7 Mill. St. Doll. Naar Danmarks Import til Kina i 1937 er faldet betydeligt i Forhold til 1936 og paany er omtrent som i 1935, skyldes det, foruden Krigsbegivenhederne, formentlig ogsaa, at der ikke i Aarets Løb har fundet betydelig Import Sted af Maskiner til Cementfabrikation.

Til Belysning af Kinas Udenrigshandel anføres, at Netto-Importen i 1937 var 953 Mill. Doll. og Eksporten 838 Mill. Doll., mod henholdsvis 941 og 706 Mill. Doll. i 1936. Det fremgaar heraf, at Nettoværdien af Kinas samlede Import- og Eksport-Handel i 1937 trods Krigsbegivenhederne er større end i 1936. Stigningen udgjorde for Importens Vedkommende 1,3 pCt., medens Værdien af Eksport-Stigningen var 18,7 pCt. Det maa her erindres, at som Følge af Møntreformen i November Maaned 1935 var den gennemsnitlige Værdi af en »Gold Uit« i Aarene 1936 og 1937 stabil (henholdsvis 2,260 Doll. og 2,271 Doll. sammenlignet med 1,866 Doll. i 1935). Stigningen i Værdien af Importen i 1937 sammenlignet med Aaret 1936 skyldes derfor ikke en lavere Vekselkurs paa Standard Dollars, men udelukkende en Forøgelse af Mængden af importerede Varer. For Eksportens Vedkommende betød den lavere Dollar-Værdi naturligvis en fra det foregaaende Aar fortsat Fordel sammenlignet med tidligere Tider.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i April 1938

I April ankom til Rotterdam 796 Skibe (April 1937: 736 Skibe) med Ladninger og afgik 745 Skibe (April 1937: 718 Skibe) med udgaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	April 1938	April 1937
Erts	169	139
Korn	57	62
Trælast	26	15
Jordolie	37	33
Kul	20	35
Andre Ladninger	68	63

Ialt ankom med mindre Liniebaade 294 (268) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i April 1937) og med større Liniebaade 125 (121). Yderligere ankom 377 (347) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 320 (263) mindre Liniebaade, 99 (84) større Liniebaade og 317 (371) Trampbaade, heraf 196 (258) med Kul- og Koksladninger.

For Bunkers anløb 34 (31) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 26 (44) Skibe til Rotterdam og 42 (76) Skibe til Schiedam.

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i April 1938, samt Antallet af udgaende Skibe:

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaende Skibe Med Ladning		I Ballast
	Antal	Netto Tons	Ladning	I Ballast	
U. S. A.	13	47.179	12	1	
Belgien	1	266	1	—	
Brasilien	2	8.655	2	—	
Danzig	1	361	1	—	
Danmark	19	41.342	16	—	
Tyskland	353	493.995	276	82	
Estland	8	8.299	5	3	
Finland	19	27.291	20	—	
Frankrig	50	80.418	40	10	
Grækenland	18	40.623	14	5	
Storbritannien ..	157	284.672	129	25	
Italien	43	120.891	42	—	
Jugoslavien	13	36.399	6	1	
Japan	4	21.656	4	—	
Lettland	5	8.219	2	—	
Litauen	5	1.754	4	1	
Nederlandene ...	286	351.471	216	49	
Norge	85	181.405	56	24	
Panama	5	17.616	2	3	
Polen	5	3.237	5	1	
Portugal	7	8.097	2	4	
Rusland	4	7.097	4	—	
Sverige	88	85.886	68	24	
Ialt	1.191	1.876.729	927	233	

Ialt afgaaet: 1.160 Skibe.

Oprettelse af en Frihavn i Genua

I »Gazzetta Ufficiale« for den 6. ds. findes en Kgl. Dekretlov (No. 416) af 1. Marts d. A., i Henhold til hvilken der oprettes en Frihavn (»Punto franco«) i Genua. — Der vil ved senere særlige ministerielle Dekreter blive taget Bestemmelse om, hvornaar Frihavnen vil træde i Funktion (Art. 3).

Administrationen vil blive overdraget til et Konsortium (Consortio autonomo del porto di Genova), hvis Opgaver og Beføjelser senere vil blive særligt fastsatte (Art. 4).

Venezuelansk Dekret om Havne- og Stuvningsarbejde i La Guairas Havn

Republikken Venezuelas Præsident har under 25. Februar d. A. udstedt et Dekret vedrørende Udførelse af Havne- og Stuvningsarbejde i La Guairas Havn samt Betaling for de forskellige Arbejder.

Det hedder heri:

Art. 1 og 2 bestemmer, at Arbejdet med Ladning, Losning og Omladning af Gods, Kørsel paa Kaj og Toldbod samt Arbejde om Bord i La Guairas Havn udføres af Havnearbejdernes Korps (»Cuerpo de Caleta«) og Stuvningsarbejdernes Korps (»Cuerpo de Estibadores«). Førstnævnte Korps udfører alt Arbejde fra Godssets Udlosning til dets Anbringelse i Toldboden til de interesseredes Disposition samt fra dets Udbringelse fra Toldboden til dets Indskibning, medens sidstnævnte Korps udfører Arbejdet om Bord i de i Toldlovens Art. 153 omhandlede Tilfælde.

Art. 6 fastsætter Regler for Betalingen for Benyttelse af Havnearbejderne (»Cuerpo de Caleta«). Det bestemmes bl. a., at Betalingen for hver Arbejder beregnes pr.

metrisk Ton Gods i Ovrensstemmelse med nedenstaaende Klassifikation. (Til de anførte Takster kommer et Tillæg af 5 pCt. til et Opsparingsfond for Arbejdere og Funktionærer).

pr. metr. Ton

- A. Flytning paa Kaj af ind- eller udgaaet Gods fra Skibsside til Banevogn eller omvendt:
 1. Usp. Gods i Almindelighed Bs. 0,18
 2. Bjælker og andet Bygningsmateriale i hele Skibsladninger eller i Partier paa over 200 Tons » 0,25
- B. Flytning af Gods fra Skib til Lægter eller omvendt:
 - Usp. Gods i Almindelighed » 0,24
- C. Flytning af Gods fra Lægter til Kaj eller omvendt:
 1. Usp. Gods i Almindelighed » 0,15
 2. Bjælker og andet Bygningsmateriale i hele Skibsladninger eller i Partier paa over 200 Tons » 0,30
- D. Gods flyttet fra Banevogn til Pakhus og omvendt:
 1. Usp. Gods i Almindelighed; Kaffe, Kakao, Bjælker og andet Bygningsmateriale i Partier paa under 200 Tons .. » 0,12
 2. Kaffe, Kakao, Bjælker og andet Bygningsmateriale i Partier paa over 200 Tons » 0,18
- E. Flytning af Gods direkte fra Pakhus til Skib eller omvendt uden Brug af Banevogn:
 1. Usp. Gods i Almindelighed samt Kaffe og Kakao i Partier paa under 200 Tons » 0,15
 2. Kaffe og Kakao i Partier paa over 200 Tons » 0,18

Art. 7 bestemmer, at for Flytning af Gods, der paa Grund af dets Vægl, Omfang eller Form ikke kan behandles paa sædvanlig Vis, fastsætter Havnemyndighederne i hvert enkelt Tilfælde Antallet af de Arbejdere, der skal anvendes. Timelønnen for disse Arbejdere er for en Arbejdsdag fra 7 Morgen til 6 Eftermiddag Bs. 1,60, for en Arbejdsdag fra 6 Morgen til 12 Nat Bs. 2,25 og for en Arbejdsdag fra 12 Nat til 7 Morgen samt paa Helligdage Bs. 3,00 pr. Time.

Art. 8 bestemmer, at de Arbejdere, der gør Tjeneste i Pakhusene ved Godssets Undersøgelse og Udlevering, lønnes med Bs. 8,00 daglig, Formændene Bs. 10,00 daglig.

Art. 11 bestemmer, at intet Gods maa lades eller losses i La Guaira uden Anvendelse af Kajerne og uden Betaling af de fastsatte Afgifter. Finnsministeriet kan dog under særlige Omstændigheder gøre Undtagelse herfra.

Art. 14 bestemmer, at Stuvningsarbejdernes Korps (Cuerpo de Estibadores«) bestaar af en Formand, en Regnskabsfører og det Antal Arbejdere, som efter Havnedirektørens Skøn er nødvendig.

Art. 15 bestemmer, at naar et Skib behøver Arbejdere om Bord, skal Kaptajnen eller Skibets Agent skriftligt ansøge Administrationen for Toldvæsenet herom med Angivelse af det Antal Arbejdere, der ønskes. Det mindste Antal Arbejdere, der kan ansøges om, og som skal anvendes, er en for hvert Lastrum, 2 til Wincherne, 1 ved Lugen og 8 til Lastrummet.

Art. 16 fastsætter nedennævnte Takster, hvortil kommer 5 pCt. til Opsparingsfondet for Arbejdere og Funktionærer:

pr. metr. Ton

1. Usp. Gods i Almindelighed Bs. 1,85
2. Bjælker og andet Bygningsmateriale i hele Skibsladninger eller i Partier paa over 200 Tons » 2,75

Betalingen fordeles mellem det anvendte Antal Arbejdere.

Anm. Til Betaling af Løn til Formanden, Regnskabsføreren og Korpsets øvrige overordnede oprækkes Bs. 0,20 pr. Ton flyttet Gods for hvert Skib, hvilket Beløb fordeles med 50 pCt. til Formanden, 33 pCt. til Regnskabsføreren og 17 pCt. til Resten.

Art. 18 bestemmer, at saafremt et Skib ikke fører tilstrækkelig stor Ladning til, at hver især af det søgte Antal Arbejdere kan forlænge et Minimum af Bs. 5,00, er Skibsselskabet eller Agenterne forpligtet til at betale hver af Arbejderne dette Beløb.

Art. 22 bestemmer, at de i Art. 6 og 16 anførte Satser refererer sig til Arbejde, der udføres fra Kl. 7 Morgen til Kl. 6 Eftermiddag paa Søn- og Helligdage. Udenfor disse Tider erlægges fra Kl. 6 Aften til Kl. 12 Nat 50 pCt. Tillæg, fra Kl. 12 Nat til Kl. 7 Morgen 100 pCt. Tillæg.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den storpolitiske Uro i Forbindelse med det sude-tertyske Spørgsmaal har haft en all andet end heldig Indflydelse paa Fragtmarkedet, i hvert Fald for de oversøiske Sektioners Vedkommende, idet Svingningerne i Varepriserne holdt Importørerne tilbage.

Kornmarkederne var i Ugens Begyndelse relativt livlige, men i de sidste Dage har ogsaa disse Markeder ligget noget roligere paa Grund af Tilbageslag i Priserne for Hvede og Majs. River Plate Markedet sluttede en enkelt Baad til Antwerpen eller Rotterdam til Minimalraten, men Rederen maatte for at sikre sig denne Forretning »cutte« Skibets Størrelse, saa det kunde give 80 Cbft. pr. Ton. Iøvrigt har der været nogen Efterspørgsel efter Tonnage paa Timecharterbasis, Levering Plate, Tilbagelevering U.K./Cont., men denne Trafik, som var et Forsøg fra Befragternes Side paa at omgaa Minimum Raterne, er nu stoppet af Tramp Shipping Committee, der har forbudt Rederne at slutte paa Timecharter med Levering Plate, medmindre første Rejse gaar et Sted hen, der ikke er dækket af Minimum Schemet. — Fra Australien sluttedes forskellige Dampere paa Minimalratebasis til U.K./Cont., ligesom en enkelt Baad sluttedes til Grækenland. Der var ligeledes lidt Efterspørgsel efter Tonnage for Korn og/eller Mel til Nordkina, men endnu synes disse Forretninger ikke at være positive. Fra St. Lawrence var der i Ugens første Dage god Efterspørgsel efter Tonnage, saavel for Juni som for senere Lastning, og senere Positioner, saasom Okt./Novbr. fik et Tillæg paa 1½d., men Markedet er nu igen meget roligt. Fra Golfen sluttedes forskellige Baade for Juni/Juli Lastning til den uforandrede Rate af 2/9d. pr. Qr. Basis Antwerp/Rotterdam. Fra Sydafrika er der endnu intet at gøre, men det ventes, at Exportembargoen paa Majs vil blive ophævet i Slutningen af denne Maaned. I Anledning heraf har Befragterne scndt Følelse ud, og der siges at være Tonnage fremme til 15/6d. for U.K. Losning. Fra Vancouver er der nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Hvede til U.K./Cont. for hvilken Forretning, der noteres omkring 25/-. Donau er stadig et stille Marked. Russerne har været fremme med forskellige Kornorder fra Sortehavet til U.K./Cont., for hvilke græsk Tonnage tilbydes til 10/6d., men endnu har der ikke fundet nogen Forretning Sted.

De øvrige oversøiske Markeder har været ret rolige. Sukker fra Cuba og San Domingo har kun vist ringe Interesse for Tonnage. Der kan antagelig sluttes til omkring 16/- fra Cuba til p.p. U.K./Cont. paa London Belingelser for Juni/Juli. Markedet fra Nordamerika er næsten blottet for Ordre. Der noteres enkelte mindre Scrapladninger til U.K., Option Gdynia til uforandrede Rater.

Fra Canada er Efterspørgslen efter Tonnage for Deals en Smule bedre. Rateniveauet ligger omkring 57/6d. 62/6d. efter Størrelse og Lastehavn.

Fra Pacifickysten er der kun ringe Forretning, men til Trods for de faa Ordre, der noteres, er det dog lykkedes Rederne at sætte Raten 6d. op, idet sidste Slutning er gjort til 24/- for Juli/Aug. — For tidligere Positioner er der kun ringe Interesse. Pacific/Australien noterer £6000: for ca. 500.000 Cbft. bale

Baad, Juli/Aug., men Redernes Idé ligger ca. £1000:- højere. Transpacific er blottet for Forretning, idet Japanerne ingen Penge har.

Østens Markeder var i Ugens Begyndelse ret livlige og tog forskellige Baade for saavel Soyabønner, som Ris og Sukker. Dalny betalte 26/- for Juli og senere samme Rate for Juni. Der er imidlertid ret mange Juni Baade disponible endnu og i Øjeblikket kan der næppe opnaas mere end 25/6d. for Juni Tonnage, Basis Rotterdam/Hamburg. Saigon ligger ogsaa noget svagere paa Grund af Trykket af tidlige Baade. Der er sluttet et Par Baade til 27/6d. Basis Bordeaux/Rotterdam range, Juni/Juli, hvilket kan gentages. Java er i Markedet for Tonnage for Sukker til Rødehavet og Middelhavet til 18/6d. Port Sudan, 22/6d. Port Said, ligesom der noteres en Ordre til Rotterdam direkte til 27/6d.

De indiske Markeder er uforandrede. Der er sluttet ikke saa faa Skibe til omkring 28/- fra Madraskysten, 25/6d. fra Karachi for Kerner/Linsæd, ligesom forskellige Baade er sluttede for Hvede i Sække Karachi/U.K./Cont. til 22/6d., Juni, og Juli/Aug. Lastning.

De europæiske Markeder er stadig meget sløje. For Trælastmarkedernes Vedkommende er Befragtingen praktisk talt gaet i Staa, idet Rederne naturligvis holder paa Minimalraterne, hvorimod Befragterne forsøger alle mulige Knøb for at knibe udenom disse Rater. Under saadanne Forhold kan det ikke undgaas, at der sættes Rygter i Omløb om, at nu har snart den ene og snart den anden Reder accepteret Rater, der ligger under Minimaltariffen, men ved nærmere Undersøgelse viser det sig at være løs Snak og et Trick Befragterne forsøger at bruge til at sprænge Sammenholdet mellem de Redere, der er enedes om Minimalraterne. Forholdene, som de er i Øjeblikket, kan naturligvis ikke blive ved i det uendelige og før eller senere maa der komme en Løsning i den ene eller anden Retning. Man har Lov til at haabe, at det bliver Rederne, der sejrer i denne Udholdenhedsprøve. — Iøvrigt er det i denne Forbindelse værd at notere, at Russerne i al Stilhed stadig tager Skibe paa Timecharter paa Basis af Minimalraterne.

De øvrige europæiske Markeder er ikke megen Omtale værd. Middelhavet er stadig meget sløjt og Ratelendens nærmest svagere. Fra Sortehavet er Russerne stadig aabne for Tonnage til Sydspanien, for hvilke der noteres 20/-, f.i.o.,

Kulmarkedet Østkyst/Danmark er uforandret, hvorimod U.K./Middelhavet og River Plate ligger noget fastere. Til sidstnævnte Destination sluttedes bl. a. 7500 Tonner til 16/-.

Timecharter. Der er kun ringe Aktivitet i denne Gren af Markedet. Der er, som nævnt ovenfor, sluttet enkelte Baade for Timecharter, Levering River Plate, Tilbagelevering U.K./Cont., men denne Forretning er nu holdt op. Pacifickyst Befragterne har taget enkelte Baade, Levering River Plate, via North Pacific, Tilbagelevering U.K./Cont. til Rater, der ligger omkring 3/- til 3/3d. beroende paa Baadenes Kvalitet. Vestindia Markedet er meget roligt. Værdien af en 4000 Tonner ligger antagelig omkring \$1.35 for 4/5 Maaneder.

Art. 24 bestemmer, at de heromhandlede Arbejdere skal være Venezuelanere, kunne læse og have ført en hæderlig Vandel. De er forpligtede til at gøre Tjeneste, naar det forlanges, og de kan ikke, hverken gruppevis eller enkeltvis, stille Krav med Hensyn til Maaden for Arbejdets Udførelse.

Dekretet er traadt i Kraft den 1. Marts d. A.

Newfoundlands Toldlov

I Newfoundland's Parlament blev under 18. Maj 1933 vedtaget en ændret og konsolideret Udgave af Newfoundland's Toldlov.

I de senest udkomne Numre, nemlig 14 og 15 af »The Newfoundland Gazette« findes offentliggjort en under 26. Marts d. A. af Newfoundland's Kommissionsregering ud-

stedt Lov Nr. 9 af 1938 betitlet »An Act to amend and consolidate the Law relating to the Customs and Excise«.

Af Interesse for dansk Skibsfart er særlig *Paragrafferne 10—32*, der indeholder Bestemmelser vedrørende Skibe, der ankommer med Gods til newfoundlandiske Havne, Anmeldelser overfor Toldmyndighederne af toldpligtigt Gods, hvor dette kan udlosses, etc. Endvidere *Pgr. 139* vedrørende Forbud mod Indførsel af alkoholholdige Drikkevarer til Newfoundland under The Board of Liquor Control's Tilladelse og *Paragrafferne 141—150*, der indeholder Udklaringsbestemmelser.

For danske Eksportører af Varer til Newfoundland er særlig *Paragrafferne 108—117* af Interesse. Disse Paragraffer indeholder Bestemmelserne vedrørende Handels-

fakturaer, men afviger forøvrigt kun paa uvæsentlige Punkter fra de i den ovenfor anførte, hidtil gældende Lov af 18. Maj 1933 givne Bestemmelser, jfr. Paragrafferne 70—73.

Til Loven er knyttet en Bestemmelse om, at den tidligere Toldlov af 18. Maj 1933 med senere Ændringer er ophævet.

Nr. 15 af »The Newfoundland Gazette« for den 12. April indeholder endvidere en Gengivelse af Lov Nr. 10 af 1938, vedtaget den 8. ds. og betitlet »An Act further to amend the Revenue Act 1935«. Den i denne Lov omhandlede »Second Schedule« indeholder de Toldændringer, der traadte i Kraft fra 1. Januar d. A. at regne, og over hvilke en Oversigt blev fremsendt til Udenrigsministeriet med Indberetning Nr. 57 af 18. Januar d. A.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Prøvetur

Fra Burmeister & Wains Værft foretages Lørdag Prøvetur med Nybygning Nr. 636, Dieselmotorskibet »Wyan-garie«.

Skibet er bygget for The North Coast Steam Navigation Company Limited, Syney, N.S.W., til British Corporation's højeste Klasse, og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 215'-0"-0" × 36'-6" × 13'-0", og Bæreevnen er ca. 975 Tons d.w.

Det er forsynet med en totakts enkeltvirkende Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wain's Type, der udvikler ca. 1375 HK. ved 200 Omdrejninger pr. Minut.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Rederiets Repræsentant Mr. H. Hendry, den tekniske Tilsynsførende under Skibets Bygning, Ingeniør Morison, Inspektør Krogh fra British Corporation, Direktør Dithmer samt flere af Værkets Ingeniører.

Efter Prøveturen afgik Skibet til Sverige for at laste Træ til Australien, og paa Tilbagevejen vil der ved Milen paa Hven blive afholdt en Prøvetur for at konstatere Farten for det fuldt lastede Skib.

Byttehandelen godkendt

A/S Rudkøbing—Vemmenæs Færgeselskab har nu godkendt Byttehandelen med Strib-Færgen og Selskabets lille Færge »Vemmenæssund«.

Den nye Færge, der sikkert vil faa Navnet »Vemmenæssund II«, vil antagelig indgaa i Farten midt i Juni. Dens Anskaffelse nødvendiggør en Forlængelse af Broklapperne i Vemmenæs og Rudkøbing paa 2 Meter.

Omkostningerne ved dette Arbejde, der udbydes i Licitation, anslaaes at ville beløbe sig til ca. 14.000 Kr.

»Inge Mærsk« solgt til Sverige

Dampskibsselskabet Svendborg har solgt Damperen »Inge Mærsk« til Rederiaktiebolaget Frode i Stockholm.

»Inge Mærsk« er bygget i Svendborg i 1923; den maaler ca. 1500 Brutto Tons og laster inklusive Bunkers 2400 Tons d.w. Prisen har efter Forlydende været ca. 18,500 Pd. Sterling eller i danske Penge omkring 410,000 Kr.

Overtagelsen finder Sted i dansk Havn i Slutningen af denne Uge efter Besigtigelse.

Prins Valdemars og Prinsesse Maries Fond

Prins Valdemar og Prinsesse Marie-Fondet afholdt Søndag Landsdelegeretmøde i Svendborg. Der var mødt 60 Repræsentanter fra hele Landet.

Den fungerende Formand J. R. Larsen, København, aflagde Beretning. Der er i Aarets Løb anvendt 33,692 Kr., og i de 12 Aar, Fondet har bestaaet, er der anvendt ialt 244,532 Kr. til Understøttelse til trængende Sømænd m. m. Fondets Formue er steget fra 220,975 Kr. sidste Aar til 233,589 Kr. i Aar. Aarets Nettooverskud er 12,804 Kr. Fondet har nu 1270 Medlemmer og ca. 2000 Bidragydere bosiddende i 67 Lande Verden over.

Da den fungerende Formand ikke ønskede Genvalg, nyvalgte til Formandsposten mangeaarigt Medlem af Forretningsudvalget Mouritz Larsen, Søborg. Til Landsbestyrelsen nyvalgte Styrmand A. K. Svan, København. Til næste Aars Mødested valgtes Helsingør. Delegeretmødet sluttede med et Leve for Fondets Protektor Prins Valdemar.

Navigatørernes Togter

Efter at Isbryderen »Thor« i sidste Uge har været paa Togt med Eleverne fra Svendborg Navigationsskole, er den nu afgaaet til København, hvor Eleverne fra Københavns Navigationsskole tages om Bord, og den 25. Maj afsluttes Øvelsessejladserne for Navigationselever for i Aar. Navigationsskoleinspektør Guldhammer er øverste Chef paa disse Togter.

Motorskib med sjælden Last

Motorskibet »Gertrud« er forleden afsejlet fra Bandholm Havn med en sjælden Last Træ, hvis Mage muligvis aldrig er blevet udskibet i Europa.

Det drejer sig om et større Parti Tuja, der er fældet i Knuthenborg Park, og som er af usædvanlig Størrelse.

I Lasten var der Kævler af Træet paa 13 Meters Længde og over ½ Meter i Diameter.

Det vil sige, at de Tujaer, man har maattet fælde for at faa Kævlerne, har været omkring 25 Meter, hvad der af Fagfolk betegnes som en enestaende Højde af Tuja.

Træet er meget let, og Lasten er solgt til en Finér-fabrik i Odense.

Bombeattentat i Frederikshavn mod spansk Trawler

Et Bombeattentat, hvis nærmere Enkelheder endnu er uopklaret, rettedes Natten mellem Lørdag og Søndag mod den sidstnævnte af de to spanske Trawlere »Cierzo« og »Abrego«, der nu i 1½ Aar har ligget i Havnen, mens der har været ført Retssager for danske Domstole om Ejendomsretten til dem, idet baade den republikanske Regering og Franco Regeringen gør Fordring paa dem. Bomben eksploderede midt mellem Skibene, men slog kun Hul i »Abrego's« Stævn, 1½ Meter i Diameter over og under Vandlinien, men Skibet sank dog ikke. Skaden anslaaes til ca. 20,000 Kr. Bomben formodes at være en Helvedes-maskine, og man kan vel gaa ud fra som givet, at det er et politisk Attentat.

»Nieuw Amsterdam«s Jomfrurejse

Holland—Amerika Liniens nye hurtiggaaende Rutebaad »Nieuw Amsterdam«, der er paa 36,287 Tons, har gennemført sin Jomfrurejse mellem Southampton og Ambroise-Fyrskibet paa 5 Dage 23 Timer og 45 Minutter med en Gennemsnitshastighed af 21,7 Knob.

Trafikken paa Preston

Havnekomiteen i Preston har udsendt Beretning for Aaret, der sluttede 31. Marts. Der har været Fremgang i Trafikken paa Havnen, der blev anløbet af 1635 Skibe paa ialt 609,708 Netto Reg. Tons. Importen steg med 65,000 Tons og Eksporten med 38,000 Tons. Den samlede Import og Eksport beløb sig til 1,187,390 Tons. Havnens Indtægter er stegede med 24,400 Lstr. til 267,700 Lstr., og Indtægterne oversteg Udgifterne od ca. 80,000 Lstr.

Kaptajn Bagers Lig hjem fra Buenos Aires

Det norske Motorskib »Cometa« ankom forleden til Esbjerg med Kaptajn Bagers Baare. Kaptajn Bagger, der var hjemmehørende i Marstal, var Fører af J. Lauritzens Damper »Jenny«. Da Skibet ankom til Buenos Aires tidligt paa Foraaret, var Kaptajnen syg og blev indlagt paa et Hospital i Byen. Her døde han som meddelt for en Maanedes Tid siden.

Ved Ankomsten til Esbjerg var der mødt Slægtninge for at modtage Baaren, der straks blev ført til Marstal, hvor Begravelsen fandt Sted under stor Højtidelighed.

Ny Hermetikfabrik i Skagen

Under Navnet Aktieselskabet Nordøen er der i Skagen dannet et nyt Selskab for Fremstilling af Fiskehermetik. Dette er den fjerde Fabrik af denne Art i Skagen. Til Driftsleder er antaget Alfred Henriksen, der har faaet teknisk Uddannelse i Norge og herhjemme. Fabriken er begyndt sin Virksomhed med 15 Arbejdere.

Drama til Søs

Den australske Fragtdamper »Cloncurry« kom forleden ud for en uhyggelig Oplevelse i Molukker-Strædet. Kaptajnen havde faaet Meddelelse om, at en »flyvende Hol-lænder« drev rundt paa disse Kanter. En Baad blev sat ud for at horde det mystiske Skib.

Da man var kommet om Bord, hørtes Stønnen fra Skibets Indre, og med Økser banede man sig Vej til nogle aflaaede Kalytter. Efter at have sprængt Dørene til Kalytterne, fandt man Ligene af 15 Kinesere, mens 5 endnu var levende.

Det oplystes, at Kineserne var gaaet om Bord i Sejlskibet i Kina for at flygte fra Krigens Rædsler. Maalet var Australien. Efter at de var kommet om Bord, havde man spærret dem inde i nogle Fængselsceller, stillet Mad til dem for flere Uger og derefter ikke bekymret sig videre om deres Skæbne.

Senere kom Skibet ind i en voldsom Orkan, og da det blev slaaet til Vrag, forlod Besætningen Skibet uden at bryde sig om de indespærrede Kinesere.

Prøvetur

Med det ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Compagnie Maarseillaise de Navigation a Vapeur, Marseille, byggede Frugt-Dieselmotorskib »Benty« afholdtes i Onsdags Prøvetur i Sundet. Skibet er Søsterskib til det i 1935 byggede Frugt-Motorskib »Cap de Palmes«.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde mellem P. P. 330'—0", Længde overall 349'—6", største Bredde 44'—0", Sidehøjde 27'—3", Højde af Mellemdæk 8'—0", Højde af Lastrum 17'—0", total Rumfang af Lasterne og Mellemdækkene for Bananer ca. 4350 m³, Kapacitet af Brændselolie-tank ca. 440 m³, total Kapacitet af Vandballasttankene ca. 405 m³, Dødvægt ca. 1950 Tons, Dybgang lastet ca. 17'—2".

Skibet er bygget med 2 Dæk og Mellemdæk i Lasterne, indrettet specielt for Transport af Bananer og er bestemt for Fart mellem franske Kolonier og Frankrig. Det er bygget til Bureau Veritas' Klasse + (1) 3/3 L.R. M.C. Skibet har 4 isolerede Lastrum, inddelt i 12 særlige Afdelinger, og det totale nyttige Rum for Frugttransport andrager ca. 4350 Kbm. Til Afkøling af Lastrummene er installeret et Køleanlæg af A/S Allas Fabrikat, og Afkøling af Lasterne foretages ved afkølet Luft, som cirkuleres ved Hjælp af Luftkanaler og elektriske Centrifugalventilatorer. Køleanlægget er i Stand til at nedkøle Lastrummene til 0°—+2° C., men Anlægget skal normalt arbejde med en Lasttemperatur af + 12° C.

Fremdrivningsmaskineriet består af 1 Stk. Hovedmotor af B. & W.s Type, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, direkte omstyrbar, enkeltvirkende Trunktype med 9 Cylindre, Cylinderdiameter 500 mm, Slaglængde 900 mm, som kan give Skibet en Fart af 17½ Knob. Desuden findes 3 Stk. Hjælpemotorer af B. & W.s enkeltvirkende, 3-cyl. Trunktype. Cylinderdiameter 220 mm, Slaglængde 370 mm. De 3 Hjælpemotorer er hver forsynet med en direkte drevel Manøvreluftkompressor, samt med en Ligestrømsdynamo paa 120 kW.

Dæksmaskineriet er elektrisk, af Thomas B. Thriges Fabrikat. Skibets Lasteerne er ca. 1950 Tons d.w. Skibet har Pladestævn og strømlinieformede Dækshuse og er iøvrigt konstrueret efter de nyeste Principer for at opnå den højst mulige Hastighed med størst mulige Økonomi for den Fart, hvori Skibet skal beskæftiges.

Der findes rummelige, smukt og komfortabelt udstyrede Kamre for 12 Passagerer samt Spisesalon og Ryge-

salon. Apleringen for Dæks- og Maskinofficerer er anbragt midtskibs og for Besætningen agler.

Ordre paa ca. 11 Millioner til Nakskov Skibsværft

Gdynia-Amerika Linien har som tidligere nævnt bestilt to store Passagerskibe til Syd-Amerika Ruten.

Af disse, der vil faa Plads til ca. 1200 Passagerer hver, fordelt paa tre Klasser, ventes det første allerede leveret omkring Slutningen af Oktober dette Aar. Dette Skib, der bygges ved Swan, Hunter & Wigham Richardson (Lim.) Skibsværft, Newcastle on Tyne, ventes søsat i Juli Maaned og vil faa Navnet »Sobieski« efter Johan III Sobieski, der var Konge i Polen fra 1674 til 1696.

Søsterskibet, der bygges ved Nakskov Skibsværft, ventes søsat i Løbet af Vinteren, saaledes at det kan sættes i Fart i Sommeren 1939. Dette Skib vil faa Navnet »Chobry« efter Beleslaus I (Chobry: den Tapre), der var Konge i Polen fra 990 til 1025.

Skibene bygges efter samme Plan. Brutto-Tonnagen kommer til at ligge omkring 11,500 Tons, og Deplacementet mellem 15,000 og 16,000 Tons. Skibene forsynes med to Motorer og vil faa en Fart i Søen af ca. 17 Knob.

Motorskibet »Sobieski« ventes præsenteret i København inden Udgangen af Aaret, men der vil først senere blive truffet endelig Bestemmelse om, i hvilket Omfang Skibene iøvrigt vil komme til at anløbe danske Havne.

Byggesummen ligger for Nakskov Skibsværfts Vedkommende paa ca. 11 Millioner Kroner.

PERSONALIA

Dødsfald

Fhv. Skibsfører A. M. Hansen, Svendborg, er død, 86 Aar gammel. Den gamle Kaptajn havde i mange Aar ført sit eget Skib, Skonnerten »Niels«.

60 Aar

Fører af D.F.D.S.s Damper »Sleipner«, Aage Madsen, fyldte forleden 60 Aar.

Kapltajn Madsen har saavel fra sin Styrmandstid i Aalborgfarten som i de senere Aar i den ugentlige Ruteafskud paa Danzig-Gdynia mange Venner.

50 Aar

Speditør Hugo Goldschmidt, Eneindehaver af det ansete gamle Firma Jul. Goldschmidts Eftf. i Amaliegade, fyldte i Tirsdags 50 Aar.

Hugo Goldschmidt repræsenterer tredje Generation. Indenfor sin Branche er Goldschmidt meget afholdt og anset.

POSITIONSLISTE PR. 24. MAJ 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aarø*, Bastrup, ank. Garston 23.5.
s.s. *Aarø* ank. Setubal 10.5.
s.s. *Aase* ank. Danzig 12.5.
m.t. *Aase Mærsk* ank. Santos 17.5.
s.s. *Absalon* afg. Huelva 17.5.
m.s. *African Reefer* afg. Oslo 24.5.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Genoa 23.5. til Port Said udg.
s.s. *Agnete* afg. Leghorn 11.5.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Immingham 9.5. til Murmansk.
s.s. *Alabama* afg. Rio 13.5. til Madeira.
s.s. *Alfa* pass. Gibraltar 17.5.
s.s. *Alf* ank. Kbhvn. 18.5.
s.s. *Algarve* afg. Algier 21.5. til Rotterdam.
m.s. *Almena* afg. New York 21.4. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Antwerp 24.5. hjg.
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Aarhus 21.5.
m.s. *America*, Dahl, afg. Southampton 10.5. til St. Thomas udg.
m.s. *American Reefer* pass. Ækvator 20.5.
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Buenos Aires 19.5.
m.s. *Anna Mærsk* afg. San Pedro 30.4.
s.s. *Anna* ank. Antwerpen 20.5.
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Kap det gode Haab 30.4. p. R. t. Sydney udg.
s.s. *Anne* pass. Dungeness 15.5. p. R. t. Bordeaux.
m.s. *Argentina* afg. Galveston 9.5. til Antwerpen.
m.s. *Arizona* ank. Rosario 23.5.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Alexandria 12.5. til Haifa.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Kobe 21.5. til Port Redan.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Wallaroo 19.5. til Las Palmas hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Oran 16.5. til Aberdeen.
s.s. *Aslaug* afg. Dakar 6.5. til Dunkirk.
m.s. *Asnæs* pass. Ystad 21.5.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Dairen 11.5.
s.s. *Astra* afg. Charleston 13.5. til Caibarien.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Zeebrugge 19.5. til Nemours.
m.s. *Australian Reefer* pass. Dungeness 21.5.

m.s. *Australien*, Hansen, ank. Haiphong 23.5. hjg.
s.s. *Avance* oplagt.

B

s.s. *Belgien* afg. Amsterdam 17.5.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Philadelphia 11.5.
s.s. *Bergenshus* afg. Bergen 24.5. nordg.
s.s. *Bertha* afg. Rochester 16.5.
s.s. *Bes* pass. Vlissingen 21.5.
s.s. *Betta* ank. Åbo 24.5.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Safi 9.5.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Mobile Ma. 21.5.
s.s. *Birgitte* afg. Bayonne 13.5.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Ghent 21.5. til Burntisland.
s.s. *Bodil* afg. Gdynia 23.5.
s.s. *Bogø*, Nielsen, oplagt.
m.s. *Boringia*, Væring, pass. Guardafui 23.5. p. R. t. Aden hjg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Casablanca 21.5. til Gloucester N.J.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Reykjavik 20.5.
m.s. *Brasilian Reefer* pass. Terceira 25.5.
s.s. *Brasilien* afg. Rio 20.5. til Madeira.
m.s. *Bretagne*, Hansen, pass. North Canso 19.5. p. R. t. Three Rivers.
s.s. *Britta* ank. Sines 24.5.
s.s. *Broholm* afg. Haifa 24.5. til Beyrouth.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Newport News 18.5. til Manquillo, Cuba.
s.s. *Brynhild* ank. Montreal 19.5.

C

m.s. *California* afg. Stockholm 30.4. til Buenos Aires.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Los Angeles 20.5. til Christobal hjg.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Santos 23.5.
s.s. *Carmen* afg. St. Louis 24.5.
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Falmouth 19.5. til Las Piedras.
s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 21.5. til Antwerpen.
m.s. *Chastine Mærsk* pass. Texas City 10.5.
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Minikoi 16.5. p. R. t. Singapore.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Mona 13.5.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

24.5.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	453,25	AMSTERDAM.....	250,10
BERLIN.....	181,40	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	12,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,25	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,30	PRAG.....	15,90
ROM.....	24,05	WARSAWA.....	85,65

m.s. *Chr. Holm* afg. Montevideo 21.5. til Talara.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Maracaibo 14.5.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Aden 20.5. p. R. t. Stockholm.
 s.s. *Christiansborg* afg. Palenque 21.5.
 ss. *Cimbria*, Lund, ank. Nr. Sundby 21.5.
 s.s. *Clara*, Johansen, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Aalborg 26.4. til Lübeck.
 m.s. *Columbia*, Broner, afg. London 19.5.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. London 13.5.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Cardiff 23.5.

D

s.s. *Dagmar Clausen* ank. Aarhus 17.5.
 s.s. *Dagmar* dokker i Kbhvn.
 s.s. *Dagmar* pass. Gibraltar 23.5.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Burntisland 23.5.
 m.s. *Danmark* afg. Rouen 24.5.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Dairen 20.5. udg.
 s.s. *Delaware* afg. Halmstad 12.5. til New London.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Montreal 17.5.
 s.s. *Ebro* ank. Casablanca 23.5.
 s.s. *Edv. Nissen* pass. Las Palmas 15.5. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Effe Mærsk* oplagt.
 s.s. *Egholm* afg. Palermo 21.5. til Algier.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Gibraltar 21.5.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Le Havre 14.5.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 20.5.
 s.s. *Elisabeth* ank. Amsterdam 15.5.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. London 20.5.
 s.s. *Ellen* ank. Galway 17.5.
 s.s. *Ellensborg* ank. Immingham 23.5.
 s.s. *Else* afg. Themsen 24.5.
 s.s. *Emanuel* afg. Antwerpen 18.5. til Saint John, New Brunswick.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Swansea 5.5. til Levis.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Suez 4.5.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Gdynia 22.5. til Antwerp.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* afg. Lome 17.5. til Freetown.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* pass. Gibraltar 22.5.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Portland 23.5. til San Francisco hjg.
 s.s. *Ester* ank. Sousse 24.5.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Workington 23.5.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Gdynia 21.5.
 s.s. *Estrid* afg. Santos 13.5. til Rotterdam.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, pass. Hanstholm 25.5. p. R. t. Hull hjg.

F

s.s. *Fano* ank. London 22.5.
 s.s. *Fano*, Korff, oplagt.
 s.s. *Finland* afg. Tyne 17.5.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Bangkok 22.5. til Saigon hjg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Southampton 19.5.
 s.s. *Frankrig* afg. Bordeaux 18.5.
 s.s. *Fredensborg* ank. Rouen 22.5.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Caronte 22.5.
 s.s. *Freya* afg. Algiers 10.5.
 s.s. *Frida* afg. Tocopilla 19.5.
 s.s. *Frode* afg. New York 23.5. til Oslo.
 s.s. *Fylla* afg. Svendborg 18.5. til Danzig.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 24.5.
 s.s. *Georgia* afg. New Orleans 21.5. til Norfolk, Va.
 s.s. *Gerd* afg. Hampton Rds. 8.5. til St. Thomas.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Manronia 20.5.
 s.s. *Gerda* ank. Arcachon 23.5.
 m.s. *Gertarude Mærsk* afg. Los Angeles 12.5.
 s.s. *Gorm* afg. Swansea 4.5. til Lynn, Mass., forv. ank. Lynn 20.5.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Yokohama 10.5.
 s.s. *Grete* pass. Flores 22.5.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* ank. Whitehaven 19.5.
 s.s. *Gudrun* afg. Dakar 11.5. til Bordeaux.

m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Bushire 13.5.
 s.s. *Gunhild* pass. Cuxhaven 12.5.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Zeebrügge 13.5.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 30.4. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. New York 11.5.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Bordeaux 20.5.
 s.s. *Haldan* ank. Bordeaux 21.5.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Oporto 8.5. til Lisbon.
 s.s. *Hans Broge* ank. Nyhamn 16.5.
 s.s. *Hans*, From, afg. Hobro 25.5. til Karlishamn.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. London 20.5.
 s.s. *Harald* ank. Danzig 24.5.
 s.s. *Harriet* pass. Helsingør 23.5.
 s.s. *Helene* ank. Ayr 20.5.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 13.5.
 m.s. *Helvig* afg. New York 12.5. til London.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. Flores 27.4.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Kotka 10.5. til Leningrad.
 m.s. *Herdis* ank. Teneriffa 14.5.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. Ushant 13.5.
 s.s. *Hilde* afg. Alexandria 7.5. til Jaffa.
 s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 21.5.
 s.s. *Holland* ank. Nørresundby 17.5.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Glasgow 21.5. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Leith 11.6. til Aalborg.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Liverpool 19.5.
 s.s. *Inger* pass. Gibraltar 22.5.
 s.s. *Inger Toft* ank. St. John 23.5.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Parrsboro 17.5.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Three Rivers 22.5.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Nantes 21.5. til Tyne.
 s.s. *Ivar* ank. Frederikshavn 17.5.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* afg. Tallinn 23.5. til Riga.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Bruxelles 7.5.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Cardiff 19.5. til Oran.
 m.l. *Jane Mærsk* afg. Teneriffa 12.5.
 m.s. *Java*, Christensen, ank. Kohsichang 18.5. hjg.
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 21.5.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Svendborg 18.5.
 s.s. *Johanne* ank. Barry 21.5.
 s.s. *Johannes Mærsk* pass. Hammershus 18.5. vestg.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 22.5.
 s.s. *Jonna* ank. Svendborg 10.5.
 s.s. *Juliane* afg. Blyth 17.5.
 m.s. *Jyllandia*, Topp, afg. Marseilles 24.5. til Sfax udg.
 s.s. *Jutta* ank. Lisbon 24.5.
 s.s. *Jytte* ank. Gdynia 20.4.
 s.s. *Jægersborg* pass. Holtenu 24.5.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Kbhvn. 22.5.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. St. Johns N.F. 19.5.
 s.s. *Karen* ank. Sunderland 16.5.
 s.s. *Karen Toft* ank. Davenham 23.5.
 s.s. *Karla* ank. Hamburg 24.5.
 s.s. *Katholm* ank. Kbhfn. 22.5.
 m.l. *Katrine Mærsk* pass. Bermuda 8.5.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Immingham 18.5. til Stettin.
 s.s. *Kentucky* afg. New York 7.5. til Oslo.
 s.s. *Kirsten* ank. Cork 13.5.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Barry 19.5. til St. John's, N.F.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, lagt op i Kbhvn.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud* afg. Swansea 23.5. til Kbhvn.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Svendborg 19.5. til Newcastle.
 s.s. *Knut* ank. Svendborg 18.5.
 s.s. *Kongea* afg. Leith 5.5. til Oslo.

L

s.s. *Laila* ank. Valparaiso 19.5.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Colombo 22.5. til Penang udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* afg. Cardiff 22.5.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Port Said 15.5. til Aden.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Istanbul 10.5. til Madras.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Sorel 19.5. til Wiborg.
 s.s. *Lilian* ank. Kemi 23.5.
 s.s. *Lilleborg* afg. Ivigtut 16.5.
 s.s. *Lily* ank. Hull 14.5.
 s.s. *Linda* pass. Gibraltar 23.5.
 s.s. *London*, Hansen, lagt op i Kbhvn.
 s.s. *Lotte* afg. Kbhvn. 17.5. til Danzig.
 s.s. *Lotte* søsat Aalborg 22.4.
 m.s. *Louisiana* ank. Rosario 17.5.
 m.s. *Lundby*, Lund, ank. Quebec 19.5.
 s.s. *Lynæs* pass. Skagen 22.5.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Quebec 10.5.
 s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 23.5.
 s.s. *Maja* ank. Åbo 22.5.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Saigon 22.5. hjg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Newport 12.5. til Palermo.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Manila 2.5.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Kbhvn. 21.5.
 s.s. *Margrete* ank. Danzig 16.5.
 s.s. *Margrethe* ank. London 24.5.
 s.s. *Marianne* ank. St. Samsons 15.5.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. N. Waterweg 18.5. til Key West.
 s.s. *Marie Toft*, ank. Antwerp 10.5.
 s.s. *Marna* afg. Havana 19.5.
 m.s. *Marocco* ank. Genua 23.5.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Bordeaux 21.5. til Cadiz.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Zeebrugge 17.5.
 s.s. *Marz* ank. Boness 20.5.
 s.s. *Maryland* afg. Kbhvn. 11.5. til Montreal.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. London 7.5.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Antwerp 24.5. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 18.5.
 s.s. *Michael Jebsen* ank. Hongkong 8.4.
 s.s. *Minsk* afg. Antwerpen 17.5. til Algier.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Rouen 21.5. til Blyth.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* afg. Kbhvn. 23.5.
 s.s. *Nancy* pass. Gibraltar 20.5.
 s.s. *Nevada* afg. Montreal 20.5. til Kbhvn.
 s.s. *Nerma* ank. Workington 22.5.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Yokohama 15.5.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. New York 12.5. til Yokohama.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Bordeaux 17.5.
 s.s. *Niobe* pass. Bull of Lewis 24.5.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* afg. New York 10.5. til Japan.
 s.s. *Nordborg* pass. Kbhvn. 23.5.
 s.s. *Nordby* afg. London 13.5. til Kbhvn.
 m.s. *Norden* ank. Balboa 12.5.
 m.s. *Nordfarer* ank. Nakskov 11.5.
 m.s. *Nordhavet* afg. Philadelphia 13.5. til Santiago.
 m.s. *Nordhval* afg. Los Angeles 26.4. til Kobe.
 m.s. *Nordkap* afg. New York 3.5.
 s.s. *Nordlys* afg. Rouen 18.5. til Montreal.
 m.s. *Nordpol* ank. Kobe 12.5.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Buenos Aires 11.5. til Avonmouth.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 24.5.
 s.s. *Olga* ank. Grangemouth 10.5.
 m.s. *Olga S.* pass. Prawle Pt. 11.5. vestg.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Danzig 19.5. til Bordeaux.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Barbados 20.5.
 m.s. *Oregon* ank. Aalborg 24.5.
 s.s. *Orion* ank. Kbhvn. 9.5.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Nakskov 21.5.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Gdynia 7.5.

P

s.s. *P. Madsen* afg. N. Waterweg 5.5. til Freetown.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Belize 11.5.
 m.s. *Panama*, Juel-Christensen, afg. Dakar 14.5. til Freemantle udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 18.5.
 s.s. *Paula* ank. Valparaiso 10.5.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Guardafui 23.5. p. R. t. Suez hjg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Boston 10.5. til Manila.
 s.s. *Pia* pass. Hollenau 24.5.
 s.s. *Polly* ank. Trångsund 11.5.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Kbhvn. 12.5.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Algiers 18.5. til Alexandria.
 s.s. *Randa* pass. Vincents 22.5.
 s.s. *Riga* afg. Port Talbot 22.5.
 s.s. *Rigmor* afg. Walkom 7.5.
 s.s. *Rikke* afg. Danzig 27.4. til Nice.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Kbhvn. 4.5. til Hamburg.

s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 23.5.
 s.s. *Robert* ank. Dundee 14.5.
 s.s. *Robert Mærsk* ank. Antwerpen 19.5.
 s.s. *Rosenborg* ank. Barrow-in-Furness 21.5.

S

s.s. *Saga* afg. Oslo 23.5. til Randers.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Hongkong 10.5.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Dunston 22.5.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Gdynia 22.5. til Ghent.
 s.s. *Scotia, Nielsen*, ank. Burntisland 23.5.
 s.s. *Sejrø*, Teilman-Thomsen, ank. Cagliari 22.5.
 s.s. *Selma* afg. Oscarshamn 23.5.
 s.s. *Sessa* afg. New York 20.5.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Kbhvn. 23.5.
 s.s. *Signe* pass. Dungeness 11.5. p. R. t. Oporto.
 s.s. *Sigrid* ank. Fredrikstad 16.5.
 s.s. *Silkeborg* afg. Weaste 20.5.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.
 s.s. *Skagen* ank. Riga 23.5.
 s.s. *Skagerak* afg. Gdynia 6.5.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Boton Rouge 24.5.
 s.s. *Skjold* ank. Kbhvn. 21.5.
 s.s. *Skodsborg* afg. Casablanca 19.5.
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 24.5. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Picton 14.5.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Helsingør 12.5. nordg.
 s.s. *Sophie* ank. Gdynia 15.5.
 s.s. *Stadion* afg. Stettin 24.5. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, dokker i Aalborg.
 s.s. *Stella* pass. Finisterre 24.5.
 m.s. *Stensby*, Kähler, ank. Galveston 22.5.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Cape Maysi 22.5.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, lagt op i Kbhvn.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Bayonne 10.5.
 s.s. *Svanhild* i Timecharter forv. ank. Baltimore 27.5.
 s.s. *Svanholm* ank. Kbhvn. 24.5.
 s.s. *Svend Pii* afg. Fowey 9.5.
 s.s. *Søborg* pass. Skagen 24.5.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 24.5. til Manchester.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 6.5.
 s.s. *Tanja* ank. Plymouth 24.5.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Panama 11.5.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Goole 24.5. til Thisted.
 s.s. *Tekla* ank. Tyne 15.5.
 s.s. *Tennessee* afg. Helsingør 23.5. til Neufahrwasser.
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 13.5.
 s.s. *Tonny*, Schröder, afg. Karlshamn 25.5.
 s.s. *Tove* pass. Ushant 15.5. p. R. t. La Rochelle.
 s.s. *Tovelil*, Bang, pass. Terceira 21.5.
 s.s. *Transporter* ank. Blyth 19.5.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Selby 25.5. til Tyne.
 s.s. *Trondhjem* afg. Egersund 24.5. til Kbhvn.
 s.s. *Tula* afg. Gdynia 23.5. til Kbhvn.
 m.s. *Tunis* forv. afg. Kbhvn. 25.5. til Middelhavet via Antwerpen.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Chester 14.5. til Rio, Santos.

U

s.s. *Ulla* pass. Ækvator 19.5.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Tyne 8.5.
 s.s. *Uranienborg* pass. Cape Race 21.5.

V

s.s. *Valborg* afg. Granton 16.5.
 s.s. *Vendia*, Lund, pass. Brunsbüttelkoog 22.5. p. R. t. Le Treport.
 s.s. *Venus* ank. St. John N.B. 15.5.
 s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
 s.s. *Viborg* ank. Kbhvn. 5.5.
 s.s. *Viola* pass. Dungeness 18.5. vestg.
 ss. *Virginia* afg. Neufahrwasser 10.5. til Montreal.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Hull 12.5.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Shields 19.5. til Vejle.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Tyne 21.6.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 24.5. til Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.5.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

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 » »

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmsild"
Amaliegade 38Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon **5601**. København S.
Amager **1483**.

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder**Weilin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 - TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie - H & W Dæklak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER - ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ - PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687



BRUNDLAOST144

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

G. E. OLSENBunkerkul
Kul, Koks, Brænde
BriketterSkibsklarering
Kommission**HELSINGØR**Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 - Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank via & via Posthuset

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkaco**ROTTERDAM**Telephone:
84880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Det populære
Par**TUBORG LAGER ØL**
TUBORG PILSNERTel.-Adr. **EKLOEF, YXPILA**

Alle Sjøfarts Coder.

A/S D. EKLÖF & Co. OY**SKIBSMÆGLERE**
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MOLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference
Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**
WASA (Finland)Medlemmer af
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Sø kort-Arkiv.

54. Aargang.

København 25. Maj 1938.

Nr. 21.

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

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

I. Østersøen.

1577. (T). Danmark. Østersøen. Marstal Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

Den 23. Juni d. A. afholdes Skydeøvelser med Kanon i *Marstal Bugt* m. v. Skydepladsen begrænses af *Langelands* og *Æros* Kyster samt af Breddeparallellen gennem *Dovns Klint* og Meridianen gennem *Vejsnæs Nakke*.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

1578. Danmark. Bornholm. Svaneke S. Maalt Mil.

Til Maaling af Skibes Fart i dybt Vand er der S. for *Svaneke* opført to Sæt Mærker, hvor Afstanden mellem de to Overretlinier er nøjagtig 1 Sm.

N.-lige Sæt:

a. Forbaake: *Svaneke* Fyr paa *Sandkaas Odde* paa $55^{\circ} 07' (54'')$ N. $15^{\circ} 09' (52'')$ E.

b. Bagbaake: En sort Stangbaake med sort Trekant med Spidsen nedad c. 1100 m

W. for (a).

S.-lige Sæt:

c. Forbaake: En hvid Stangbaake med Trekant med Spidsen opad paa $55^{\circ} 06' (54'')$ N. $15^{\circ} 08' (58'')$ E.

d. Bagbaake: En hvid Stangbaake med Trekant med Spidsen nedad c. 240 m W. for (c).

(Kort Nr. 231 og 202. Danske Lods, Side 425. Havnelods Side 188. Fyr-Fort. Nr. 490.)

1579. Sverige. Häradskär—Utlängan. Dämman. Våldöromp. Afmærkning forandret. (U. f. s. Nr. 19/1369. Stockholm 1938.)

1. Den sorte Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon paa $57^{\circ} 03',_{68}$ N. $16^{\circ} 41',_{32}$ E. er blevet forsynet med 2 Balloner.

2. Den sorte Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon paa $57^{\circ} 06',_{14}$ N. $16^{\circ} 39',_{45}$ E. er flyttet til $57^{\circ} 06',_{15}$ N. $16^{\circ} 40',_{40}$ E.

1580. Sverige. Oskarshamn Indløb. Nyt Ledefyr tændt.

(U. f. s. Nr. 20/1463. Stockholm 1938.)

Et nyt Fyr ved Navn *Grimskallen västra*, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 1,5^s, Lys 0,75^s, Mørke 0,75^s er tændt paa 57° 16',₃₀ N. 16° 28',₄₀ E., paa Fastlandet E. for *Oskarshamn*. Flammens Højde: 27 m. Synsvidde: 15 Sm. Dette Fyr er synkroniseret med *Grimskallen södra* og staar 590 m 271° derfra, saaledes at de 2 Fyr danner en Fyrlinie.

1581. Sverige. Arkö—Mem. Lönshuvud Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 20/1462. Stockholm 1938.)

Lönshuvud Fyr paa c. 58° 27' N. 16° 51' E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 6/348 1938.)

1582. Sverige. Stockholm Skærgaard. Løbet Dalarö—Landsort. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 19/1368. Stockholm 1938.)

En ny Varde ved Navn *Oxpelles Grund* er opført paa 59° 04',₂₀ N. 18° 20',₄₀ E. tæt E. for det faste Sømærke paa *Oxpelles Grund*. Varden er hvid med rødt Bælte og en Stage med 2 røde Trekanter med Spidsen nedad. Samtidig er det faste Sømærke inddraget.

1583. Sverige. Stockholm Skærgaard. Askrikefjärden. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 20/1461. Stockholm 1938.)

Stagen N. for *Prästgrund* er flyttet 50 m NE. for den i Kortet angivne Plads til 59° 23',₄₂ N. 18° 09',₆₄ E.

1584. Sverige. Stockholm Skærgaard. Sømærke forandret.

(U. f. s. Nr. 19/1367. Stockholm 1938.)

Baaken paa *Svenska Stenarna* Skær paa 59° 35' 08" N. 19° 35' 12" E. er blevet malet sort paa den øverste Halvdel af den hvide Plade. Iøvrigt uforandret.

1585. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Trödjehällan Fyr ombygges. Fast Sømærke inddrages.

(U. f. s. Nr. 19/1366. Stockholm 1938.)

I Løbet af Sommeren 1938 vil *Trödjehällan Fyr* paa c. 60° 48',₅ N. 17° 21',₇ E. blive installeret i et 7 m højt Betontaarn. Fyrkarakter og Lysvinkler forbliver uforandret, men Lysevnen for det hvide Lys E. efter forstærkes til 12 Sm.

Samtidig med Tændingen af det nye Fyr inddrages den tæt ved liggende *Trödjehällan Stangbaake*.

1586. Sverige. Bottniske Bugt. Norrsundet. Sømærker permanent inddraget.

(U. f. s. Nr. 20/1460. Stockholm 1938.)

Nedenstaaende Sømærker i Indløbet til *Norrsundet* er permanent inddraget:

1. Stagen med Kost paa 60° 56',₇₉ N. 17° 10',₈₅ E.
2. — — — — 60° 56',₇₇ N. 17° 10',₈₀ E.

1587. Sverige. Bottniske Bugt. Söderhamn Indløb. Afmærkning inddraget.

(U. f. s. Nr. 19/1365. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Afmærkning er permanent inddraget:

- | | | | | |
|---------------------|------------------------|----|------------------------|----|
| Stagen med Kost paa | 61° 15', ₅₀ | N. | 17° 11', ₇₀ | E. |
| — — — — | 61° 15', ₆₀ | N. | 17° 11', ₆₀ | E. |
| — — — — | 61° 15', ₆₀ | N. | 17° 11', ₄₅ | E. |
| — — — — | 61° 15', ₆₇ | N. | 17° 11', ₃₀ | E. |
| — — — — | 61° 16', ₈₆ | N. | 17° 09', ₈₅ | E. |

1588. Sverige. Bottniske Bugt. Brämön. Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 19/1364. Stockholm 1938.)

En Stage er udlagt paa 62° 14',₀₀ N. 17° 42',₃₅ E., N. for *Brämön's* N.-lige Landgrund.

1589. Sverige. Bottniske Bugt. Nordvalen. Lystønde genudlagt.
(U. f. S. Nr. 20/1459. Stockholm 1938.)
Lystønden *Nordvalen* paa c. 63° 32' N. 20° 48' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 52/4022 1937.)
1590. Sverige. Bottniske Bugt. Norströmsgrund Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Norströmsgrund* paa c. 65° 08' N. 22° 20' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 52/4025 1937.)
1591. Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(Telegram fra Lodskontoret i Oulu.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Marjaniemi c. 65° 02' N. 24° 34' E. *Ulkokalla* c. 64° 20' N. 23° 27' E.
(E. f. S. Nr. 1/11 og 3/156 1938.)
1592. Polen. Danzig Bugt. Wielka Wies. Navneforandring.
(A. a. N. Nr. X/165. Warszawa 1938.)
Navnet paa *Wielka Wies* Fiskerihavn paa c. 54° 47',₉ N. 18° 25',₂ E. er forandret til *Wladyslawowo*.
(E. f. S. Nr. 19/1419 1938. Kort Nr. 269.)
1593. Tyskland. Danzig Bugt. Neukrug. Maalt Mil. Oplysninger.
(N. f. S. Nr. 19/2028. Berlin 1938.)
1. De 4 Tønder for den maalte Mil ved *Neukrug* paa c. 54° 27' N. 19° 35' E. er atter udlagt. Tønderne er nu graa med røde Balloner og sorte Tal.
2. Desuden er udlagt 10 Spirtønder, der angiver 10 m og 20 m Dybdelinien paa Milen. Tønderne er gule med røde Spir og sorte Tal og er udlagt, som følger:
Paa 10 m-Kurven:
Tønde Nr. 0 paa 54° 24',₅₇ N. 19° 29',₁₀ E.
— - 1 — 54° 25',₃₈ N. 19° 31',₅₀ E.
— - 2 — 54° 26',₄₃ N. 19° 34',₄₀ E.
— - 3 — 54° 27',₅₅ N. 19° 36',₉₇ E.
— - 4 — 54° 29',₇ N. 19° 39',₁₀ E.
Paa 20 m-Kurven:
Tønde Nr. 0 paa 54° 25',₁₃ N. 19° 28',₆₀ E.
— - 1 — 54° 25',₈₀ N. 19° 30',₉₀ E.
— - 2 — 54° 26',₉₀ N. 19° 33',₈₀ E.
— - 3 — 54° 28',₀₈ N. 19° 36',₃₅ E.
— - 4 — 54° 29',₆₂ N. 19° 38',₈₀ E.
(E. f. S. Nr. 3/166 1938.)
1594. Tyskland. Kiel. Wellingdorf. Stormvarselsstation nedlægges.
(N. f. S. Nr. 19/2032. Berlin 1938.)
Stormvarselsstationen paa c. 54° 19',₈₄ N. 10° 10',₄₁ E. ved den S.-lige *Schwen-tineufer* ved Fiskerihavnen nedlægges uden nærmere Meddelelse den 1. Juni d. A.
(Kort Nr. 279.)

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

1595. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 18. Maj d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,₈ m i E.-Siden af Renden, 5,₈ m i Midten af Renden og 5,₈ m i W.-Siden af Renden.
c. 54° 52' N. 12° 13¼' E.
(E. f. S. Nr. 16/1208 1935.)

- 1596. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**
Den 20. Juni d. A. afholdes Skydeøvelser med Kanon i *Karrebæksminde Bugt*. Skydepladsen begrænses af *Sjællands Kyst* og Breddeparallellellens gennem Sømærket *Kirkegrund* (hvid Klokketønde med 2 nedadvendte Koste) samt af Meridianerne henholdsvis gennem nævnte Sømærke og gennem Sømærket *Knudshoved Rev* (hvid Stumptønde med 1 nedadvendt Kost).
Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.
- 1597. Danmark. Store-Bælt. Halsskov—Sprogø—Knudshoved. Midlertidigt Kabel og Afmærkning inddraget.**
Blykablet, der til Brug for et hydrostatisk Nivellement midlertidig har været udlagt mellem *Halsskov, Sprogø* og *Knudshoved*, er fjernet og den udlagte Afmærkning inddraget.
Knudshoved Anlægsmoler: c. 55° 17',₆ N. 10° 51',₆ E.
(E. f. S. Nr. 12/909 og 15/1176 1938.)
- 1598. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Birkholm SE.-Spids. Baaker nedlagt.**
De 2 Baaker, der i Kortet er angivet paa SE.-Spidsen af *Birkholm*, er permanent nedlagt.
54° 55' (27") N. 10° 31' (42") E.
(Kort Nr. 297. 298 og 241.)
- 1599. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Lystønder genudlagt.**
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Lys- og Klokketønderne *Skrams Flak* c. 55° 01' N. 10° 12' E. og *Knastegrund* samt Lystønderne *Knoldhjørne E.*, *Langetangflak* og *Bjørno N.*
(E. f. S. Nr. 18/1343 1938.)
- 1600. (T). Danmark. Lille-Bælt. Baaring Vig m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**
Den 14. Juni d. A. afholdes Skydeøvelser med Kanon i *Baaring Vig* m. v. Skydepladsen begrænses af *Fyns Kyst*, Breddeparallellellens 55° 34' N. samt af Meridianerne 10° 02' E. og 9° 51' E.
Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.
- 1601. (T). Danmark. Lille-Bælt N.-lige Del. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**
I Tiden 15. Juni—17. Juni, begge Dage inklusive, samt 20., 21. og 23. Juni d. A. afholdes Skydeøvelser med Kanon i *Lille-Bælt N.-lige Del*. Skydepladsen begrænses af Breddeparallellellernes henholdsvis gennem Sømærket *Flækøjet* (rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste) og gennem *Brandso N.-Pynt* samt af Meridianen gennem nævnte Sømærker og *Jyllands Kyst*.
Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.
- 1602. Danmark. Lille-Bælt. Haderslev Fjord. Haderslev Havn. Varpetønde inddraget. Slæbested nedlagt.**
Varpetønden, E. for Kranen, ud for det E.-ligste af de 2 i Kortet viste Slæbesteder, er permanent inddraget og samtidig er det W.-lige Slæbested, nærmest Kranen, nedlagt.
Haderslev Havn: c. 55° 15' N. 9° 30' E.
(Kort Nr. 307 og 318. Havnelods, Side 79.)
- 1603. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark NE. Lystønde genudlagt.**
Lystønden *Mommark NE*, paa c. 54° 56' N. 10° 03' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 18/1345 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1604. (T). Danmark. Kattegat. Farvandet N. for Hesselø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
I Tiden 7. Juni—10. Juni samt 30. Juni og 1. Juli d. A., alle Dage inklusive, afholdes Skydeøvelser med Kanon i Farvandet N. for *Hesselø*.
Skydepladsen begrænses af Breddeparallellerne $56^{\circ} 22' N.$ og $56^{\circ} 12' N.$ samt af Meridianerne $11^{\circ} 50' E.$ og $11^{\circ} 30' E.$
Skibe advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor angivne Grænser.
1605. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
I Tiden 13. Juni—17. Juni, 21. Juni—24. Juni og 27. Juni—30. Juni d. A., alle Dage inklusive, afholdes Skydeøvelser i Farvandet W. for *Samsø*.
Skydepladsen begrænses af Breddeparallellerne $56^{\circ} 02' N.$ og $55^{\circ} 45' N.$ samt af Meridianerne $10^{\circ} 28' E.$ og $10^{\circ} 16' E.$
Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.
1606. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Østre Molcarm Fyr. Fyrbygning løftes. Midlertidig Fyrbelysning.
Jernfyrbygningen paa Hovedet af Østre Molcarm paa $56^{\circ} 09' 40'' N.$ $10^{\circ} 14' 07'' E.$ vil i den nærmeste Fremtid blive hævet op paa en 5,7 m høj Underbygning, saaledes at Fyrets Flamme højde fremtidig bliver 16,05 m.
Underbygningen for Fyret bygges op omkring Jernfyrbygningen, og Fyrbygningen kan antagelig løftes paa Plads paa een Dag i Tiden mellem den 20. Juni og 1. Juli d. A.
Saalænge Arbejdet med Løftningen af Fyret og den derpaa følgende Installation staar paa, er Fyret slukket og erstattet med 2 røde Lanterner ophængt paa Bygningsstilladset — een N. og een W. for Fyrbygningen i 7 m Højde over daglig Vandstand.
(Kort Nr. 252 og 227. Fyr-Fort. Tillæg Nr. 1, Side 12 Nr. 152 A.)
1607. Sverige. Kattegat. Lilla Middelfgrund. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 20/1476. Stockholm 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Lilla Middelfgrund* paa c. $56^{\circ} 57' N.$ $11^{\circ} 58' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 14/1031 1938.)
1608. Sverige. Kattegat. Rivöfjord. Stage udlagt.
(U. f. s. Nr. 19/1391. Stockholm 1938.)
En Stage er udlagt paa $57^{\circ} 39',_{90} N.$ $11^{\circ} 47',_{25} E.,$ W. for *Kuskärsbådan* Grund.
1609. (T). Danmark. Limfjorden. Nykøbing E. Sæbygaard Hage WSW. Kapsejladsmærke udlagt.
Et Kapsejladsmærke, en Bøje med Stage og rødt, firkantet Flag, er udlagt paa c. $56^{\circ} 47',_9 N.$ $8^{\circ} 56',_5 E.,$ c. 1 Sm WSW for *Sæbygaard Hage* røde Et-Køst. — Bøjen er Søfarten utedkommende.
1610. (T). Danmark. Skagerrak. Skagens Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.
Fyrskibet *Skagens Rev* paa c. $57^{\circ} 46' N.$ $10^{\circ} 44' E.$ er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib mærket „Reserve“ paa begge Sider af Skroget. Reservefyrskibet har 2 Master, og Fyret vises fra den forreste Mast. Synsvidde: 12 Sm. Taagesignalet afgives med Nautofon med Tonehøjde 525 c/s. — Fyr, Taagesignal, Radiofyr og Undervands-taagesignal er iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 17/1280 1938.)
1611. Sverige. Skagerrak. Käringö Ankerplads. Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 20/1477. Stockholm 1938.)
En Stage er udlagt paa $58^{\circ} 06',_{95} N.$ $11^{\circ} 22',_{19} E.,$ N. for en 2,7 m Grund.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1612. (T). Tyskland. Elben. Fyrskibet *Elbe 1* midlertidig ombyttet.

(N. f. S. Nr. 19/2035. Berlin 1938.)

Det paa Station *Elbe 1* paa c. $54^{\circ} 00',_5$ N. $8^{\circ} 13',_3$ E. liggende Reservefyrskib *Norderney 1* er midlertidig ombyttet med Motorfyrskibet *Weser 1*, der har 2 Master og en sort Skorsten, men intet Fyrtaarn. Fyret og Dagmærket, der bestaar af en sort Ballon, vises fra forreste Mast, og Taagesignalet med Membran udsendes fra agterste Mast. Fyrskibet er paa begge Sider mærket „*Elbe 1*“ med hvide Bogstaver. Flammens Højde: 11,₉ m. Synsvidde: 10 Sm. Fyrkarakter, Taagesignal, Undervandssignal, Radiofyr og Radiokaldesignal er som for Station *Elbe 1*.

1613. Belgien. Wandelaar Fyrskib. Radiofyr atter i Virksomhed.

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 17. Maj 1938.)

Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Wandelaar* paa c. $51^{\circ} 23'$ N. $3^{\circ} 00'$ E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 10/716 1938.)

1614. England. The Downs. Oplysning om Dybder.

(N. t. M. Nr. 1002. London 1938.)

Nedennævnte Dybder findes paa de anførte Pladser i Forhold til *St. George* Kirken i *Ramsgate* paa c. $51^{\circ} 20'$ N. $1^{\circ} 25'$ E.:

5, ₅ m	2, ₈₂	Sm	108°	fra Kirken.
4, ₃ m	2, ₈₀	-	110°	- —
4, ₉ m	2, ₈₀	-	112°	- —
4, ₆ m	2, ₈₀	-	113°	- —
4, ₉ m	2, ₈₂	-	118°	- —

1615. England. Themsen Munding. East Swin. Vrag.

(N. t. M. Nr. 972. London 1938.)

Et Vrag med mindste Dybde 8,₂ m ligger sunket paa c. $51^{\circ} 40'$ N. $1^{\circ} 09'$ E., 1,₅₃ Sm 88° fra *Whitaker* Baake.

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

1616. Frankrig. Boulogne. Havnearbejde. Advarsel.

(A. a. N. Nr. 19/1262. Paris 1938.)

En Pram, der benyttes ved Hævningen af et Vrag, er opankret paa c. $50^{\circ} 44',_6$ N. $1^{\circ} 34',_3$ E. ved Havneindløbet. Om Natten fører Prammen reglementerede Ankerlanterner. Skibe anmodes om at passere Stedet med langsomst mulig Fart.

1617. Frankrig. Saint-Valéry-en-Caux. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 19/1261. Paris 1938.)

Fyret paa Hovedet af W.-Kajen paa c. $49^{\circ} 52',_5$ N. $0^{\circ} 42',_6$ E. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12^s, Lys 4^s, Mørke 1^s, Lys 1^s, Mørke 1^s, Lys 4^s, Mørke 1^s. Synsvidde: 15 Sm.

(E. f. S. Nr. 16/1221 1938.)

1618. (T). England. Portland Anduvning. Undervandshindringer udlagt.

(N. t. M. Nr. 999. London 1938.)

Undervandshindringer er udlagt i et Omraade, der er begrænset af følgende Linier: En Linie fra Punktet $50^{\circ} 30'$ ($42''$) N. $2^{\circ} 10'$ ($00''$) W. 1 Sm i Retning 270° , derfra en Linie 2 Sm i Retning 180° , derfra en Linie 1 Sm i Retning 90° og derfra en Linie 2 Sm i Retning 0° til Udgangspunktet.

Skibe advares mod at passere Omraadet.

1619. (P). England SW.-Kyst. Scilly Isles. Round Island Fyr. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
(N. t. M. Nr. 29. Trinity House, London 1938.)
Radiofyret ved *Round Island Fyr* paa c. $49^{\circ} 59' N.$ $6^{\circ} 19' W.$ vil fra den 23. Juni d. A. midlertidig være ude af Virksomhed for et Tidsrum af 6 Uger.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1620. (T). Frankrig. Les Baleines. Fyrs Lysevne midlertidig nedsat.
(A. a. N. Nr. 19/1269. Paris 1938.)
Lysevnen for *Les Baleines Fyr* paa c. $46^{\circ} 14',7 N.$ $1^{\circ} 33',8 W.$ er midlertidig nedsat.
1621. (T). Frankrig. Rocher d'Antioche. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 19/1266. Paris 1938.)
Taagesignalet ved Fyret paa c. $46^{\circ} 04',0 N.$ $1^{\circ} 23',7 W.$ er midlertidig ude af Virksomhed.
1622. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Cape Small. Glover Rock. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 18/1166. Washington 1938.)
Et nyt Fyr, *Glover Rock Fyr*, der skal vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$, er tændt paa c. $43^{\circ} 42' N.$ $69^{\circ} 50' W.$, 1620 m 100° fra *Bald Head Ledge* Baake. Flammens Højde: 10 m. Hvidt Tremmestærktaarn.
1623. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Harbour. Robbins Reef. Sømærke inddraget.
(N. t. M. Nr. 18/1170. Washington 1938.)
Pavonia Crib Tønde paa c. $40^{\circ} 39',5 N.$ $74^{\circ} 04',5 W.$, $0,1$ Sm NW. for *Robbins Reef Fyr* er permanent inddraget.

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

1624. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Brazos Floden Anduvning. Grund.
(N. t. M. Nr. 18/1178. Washington 1938.)
Et Korallrev med mindste Dybde $14,6$ m, omgivet af Dybder paa 20 m, findes paa $28^{\circ} 50' (36'') N.$ $95^{\circ} 08' (06'') W.$, 11 Sm 123° fra *Brazos Flodens Fyr*.
1625. Mexiko E.-Kyst. Yucatan. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 18/1179. Washington 1938.)
Et nyt hvidt, fast Fyr er tændt paa $21^{\circ} 32' (30'') N.$ $87^{\circ} 17' (30'') W.$ ved W.-Enden af *Holbox Island*. Flammens Højde: $11,9$ m. Hvid Stang ved et lille Hus.
1626. Mexiko E.-Kyst. Yucatan. Cozumel. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 18/1180. Washington 1938.)
Et nyt rødt, fast Fyr er tændt paa c. $20^{\circ} 31' N.$ $86^{\circ} 57' W.$ paa *San Miguel* Molehoved. Flammens Højde: $6,7$ m. Stang.
1627. Panama. Panama Kanal. Luftfyr tændt.
(N. t. M. Nr. 18/1183. Washington 1938.)
a. Et Luftfyr, der viser rødt Et-Blink hver 10^s , er tændt paa $8^{\circ} 58' (05'') N.$ $79^{\circ} 36' (28'') W.$ paa *Victoria Hill*. Flammens Højde: 183 m. $16,5$ m højt Staaltaarn.
b. To røde, faste Advarselsfyr er tændt paa en Vandtank paa $8^{\circ} 57' (34'') N.$ $79^{\circ} 35' (45'') W.$ Flammens Højde: $42,3$ m. Vandtank og Fyrtaarne er malede med orange-farvede og aluminiumsfarvede Firkanter.

1628. (T). Colombia N.-Kyst. Isla Fuerte. Opmaalingsbaake midlertidig opfort.
(N. t. M. Nr. 18/1184. Washington 1938.)
Et Observationstaarn til Opmaalingsarbejder er midlertidig for et Tidsrum af c. 4 Maaneder opført paa c. $9^{\circ} 23',_5$ N. $76^{\circ} 11',_0$ W. paa *Isla Fuerte*. Taarnet vil blive nedrevet efter Brugen uden nærmere Meddelelse.
1629. Jamaica. Little Cayman. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 1010. London 1938.)
Synsviddens for Fyret paa *Little Cayman* SW.-Spids paa $19^{\circ} 39' 30''$ N. $80^{\circ} 07' 20''$ W. er 11 Sm.
(E. f. S. Nr. 15/1132 1938.)]
1630. Jamaica. Cayman Brac. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 1010. London 1938.)
Synsviddens for Fyret paa *Cayman Brac* NE.-Pynt paa $19^{\circ} 45' 00''$ N. $79^{\circ} 44' 30''$ W. er 12 Sm.
(E. f. S. Nr. 15/1131 1938.)
1631. Brasilien. Barra de Paranaguá. Ponta Ignacio Dias. Vrag.
(A. a. N. Nr. VIII/48. Rio de Janeiro 1938.)
Et Vrag ligger sunket paa c. $25^{\circ} 30'$ S. $48^{\circ} 13'$ W., $5,3$ Sm 88° fra *Cassual* Fyr.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1632. Korsika. Ajaccio. Fyr forandret. Sømærke inddraget.
(A. a. N. Nr. 19/1263. Paris 1938.)
1. *Jetées des Capucins* Fyr paa c. $41^{\circ} 55',_3$ N. $8^{\circ} 44',_6$ E. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12^s , Lys 4^s , Mørke 1^s , Lys 1^s , Mørke 1^s , Lys 4^s , Mørke 1^s . Synsvidde: 16 Sm.
2. Tønden paa c. $41^{\circ} 55',_1$ N. $8^{\circ} 44',_7$ E. ved *Jetée de la Citadelle* er permanent inddraget.
1633. Malta. Gozo. Skol tal Ghasafar E. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 977. London 1938.)
Fyret paa c. $36^{\circ} 01'$ N. $14^{\circ} 18'$ E. paa Hovedet af Bølgebryderen E. for *Fort Chambray* er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt, fast Lys.
1634. Grækenland. Joniske Øer. Cephalonia. Argostoli Fyr atter tændt.
(A. a. N. Nr. 42(10). Athen 1938.)
Argostoli Fyr paa c. $38^{\circ} 11'$ N. $20^{\circ} 29'$ E. er atter tændt. Fyret viser grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: 4 m.
(E. f. S. Nr. 12/846 1936.)
1635. Grækenland. Eubøa. Carystos Bugt. Cap Paximadi. Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 38(8). Athen 1938.)
Paa *Cap Paximadi* er paa c. $37^{\circ} 57',_3$ N. $24^{\circ} 23',_6$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,4^s$, Mørke $4,6^s$. Flammens Højde: 19 m. Synsvidde: 8 Sm. En 8 m høj Jernobelisk paa Betonfundament.
1636. Grækenland. Saloniki Bugt. Panomi Point S. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 963. London 1938.)
Et Skær med mindre end $1,8$ m Vand findes $0,8$ Sm 207° fra *Panomi Point* Fyr paa c. $40^{\circ} 22'$ N. $22^{\circ} 55'$ E.
Imellem dette Skær og et Punkt $2,2$ Sm 207° fra Fyret findes grundt Vand.
1637. Rusland. Azovske Hav. Yelenina Spit W. Vrag findes ikke.
(N. t. M. Nr. 991. London 1938.)
Vraget, der i Kortet er angivet at ligge paa c. $46^{\circ} 35'$ N. $37^{\circ} 27'$ E., $12,4$ Sm 230° fra *Dolgaya* Fyr, findes ikke.

1638. Algier. Algier Havn. Radiofyr forandret.

(A. a. N. Nr. 19/1272. Paris 1938.)

Klartvejrudsendingerne fra Radiofyret paa c. $36^{\circ} 47',3$ N. $3^{\circ} 04',3$ E. er bortfaldet.Naar *Cap Cazine* Radiofyr er ude af Virksomhed vil de blive genoptaget som Reserve.**1639. Algier. Cap Cazine. Radiofyr oprettet forsøgsvis. Fyr forstærket.**

(A. a. N. Nr. 19/1271. Paris 1938.)

a. Ved *Cap Cazine* Fyr paa c. $36^{\circ} 48',9$ N. $2^{\circ} 57',3$ E. er forsøgsvis oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: $294,5$ kc/s (1019 m). Type: A 2. Rækkevidde: 200 Sm. Signalet er:

1. Bogstaverne <i>CX</i> gentaget 3 Gange	10 s.
2. 3 lange Streger	30 s.
3. Bogstaverne <i>CX</i> gentaget 3 Gange	10 s.
4. Pause	10 s.
5. Gentagelse af 1, 2, 3 og 4.	1 m.
Signalets Varighed	2 m.
Pause	4 m.
Periode	6 m.

Sendetider: Usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m, begyndende ved fuld Time.Klart Vejr: 4 Gange i Timen, begyndende ved det 0^m, 6^m, 30^m og 36^m.

b. Fyrets Lysevne er forøget til 32 Sm.

1640. Algier. Cap de l'Aiguille. Radiofyr oprettet forsøgsvis.

(A. a. N. Nr. 19/1265. Paris 1938.)

Ved Fyret paa c. $35^{\circ} 52',7$ N. $0^{\circ} 29',3$ W. er forsøgsvis oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: $297,5$ kc/s (1008 m). Type: A 2. Rækkevidde: 100 Sm. Signalet er:

1. Bogstaverne <i>AG</i> 3 Gange	10 s.
2. 3 lange Streger	30 s.
3. Bogstaverne <i>AG</i> 3 Gange	10 s.
4. Pause	10 s.
5. Gentagelse af 1, 2, 3 og 4.	1 m.
Signalets Varighed	2 m.
Pause	4 m.
Periode	6 m.

Sendetider: Usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m, begyndende 2^m efter fuld Time.Klart Vejr: 4 Gange hver Time, begyndende ved det 20^m, 26^m, 50^m og 56^m.**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.****1641. Kinesiske Hav. Tong King Bugt. Grand Singe Island N. Skær.**

(N. t. M. Nr. 964. London 1938.)

Et Skær med mindre end 1,8 m Vand findes paa $21^{\circ} 18'$ ($12''$) N. $107^{\circ} 40'$ ($12''$) E.**1642. (T). Formosa W.-Kyst. Oryo. Fyr tændes.**

(N. t. M. Nr. 1006. London 1938.)

I Løbet af kort Tid vil der paa c. $23^{\circ} 07'$ N. $120^{\circ} 02'$ E. blive tændt et nyt Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 19,2 m. Synsvidde: 13 Sm.**1643. Japan. Honshu W.-Kyst. Taisha. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1007. London 1938.)

Et nyt hvidt, fast Fyr er tændt paa c. $35^{\circ} 24'$ N. $132^{\circ} 40'$ E., 2,56 Sm 140° fra *Himo Misaki* Fyr. Flammens Højde: 9,7 m. Synsvidde: 11 Sm. 8,2 m højt, hvidt, rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.

1644. Japan. Honshu. Nyudo Zaki. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1008. London 1938.)
Fyret paa c. $40^{\circ} 00' N.$ $139^{\circ} 42' E.$ er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 24^s . Flammens Højde: $55,5$ m.
1645. Japan. Honshu E.-Kyst. Onahama Wan. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 993. London 1938.)
Fyret paa c. $36^{\circ} 56' N.$ $140^{\circ} 55' E.$ er forandret saaledes, at Farven for Lys med En-Formærkelser er forandret fra hvid til rød. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 11 Sm. $12,2$ m højt, rødt, rundt Taarn.
1646. Japan. Naikai. Ube Ko. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 992. London 1938.)
1. Et nyt Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s , er tændt paa c. $33^{\circ} 56' N.$ $131^{\circ} 15' E.$, paa W.-Enden af E.-lige Bølgebryder og $0,5$ Sm 128° fra Kulgrube-Skorstenen. Flammens Højde: $8,2$ m. Synsvidde: 8 Sm. 7 m højt, rødt, firkantet Jerntaarn paa Sokkel. Fyret er ubevogtet.
2. Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , er tændt paa E.-Enden af S.-lige Bølgebryder og $0,1$ Sm 261° fra ovennævnte Fyr. Flammens Højde: $8,2$ m. Synsvidde: 8 Sm. 7 m højt, hvidt, firkantet Jerntaarn paa Sokkel. Fyret er ubevogtet.
1647. Japan. Sakisima Islands N. Raleigh Island. Oplysning om Plads.
(N. f. S. Nr. 19/1999. Berlin 1938.)
Pladsen for *Raleigh Island* er c. $25^{\circ} 57',5 N.$ $124^{\circ} 31',0 E.$, c. 4 Sm NW. for den i Kortet angivne Plads.
1648. Australien. Victoria. Geelong Yderhavn. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 965. London 1938.)
En ny rød Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 4^s , er udlagt paa c. $38^{\circ} 08' S.$ $144^{\circ} 32' E.$, $1,6$ Sm $61\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Wilson's Spit* Fyr.
1649. Australien S.-Kyst. Kangaroo Island. Sømærker permanent inddraget.
(N. t. M. Nr. 998. London 1938.)
De 2 sorte Stumptønder henholdsvis $0,5$ Sm 16° og $0,4$ Sm 101° fra det hvide Blinkfyr paa Hovedet af *Kingscote Jetty* paa c. $35^{\circ} 40' S.$ $137^{\circ} 39' E.$ er permanent inddraget.
1650. Australien S.-Kyst. Koombanah Bugt. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 998. London 1938.)
Et nyt rødt, fast Fyr er tændt paa $33^{\circ} 18' (00'') S.$ $115^{\circ} 38' (30'') E.$ paa Yderenden af den S.-lige Mole.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1651. (T). Danmark. Lille-Bælt. Østersøen. Øvelser med Miner. Advarsel.
Øvelser med Miner vil blive afholdt i følgende Tidsrum i de vedføjede Farvandsafsnit:
I Tiden 15. og 16. Juni d. A.:
Lille-Bælt, Bredningen.
Farvandet begrænses af Meridianen gennem *Flækøjet* røde 2-Kost og Meridianen $9^{\circ} 40' E.$ samt af Breddeparallelernerne henholdsvis gennem nævnte Sømærke og gennem *Brandsø N.-Pynt.*
I Tiden 23. og 24. Juni d. A.:

Marstal Bugt.

Farvandet mellem *Vejsnæs Nakke* og *Vejsnæs Flak*, begrænset af Breddeparallel-
lerne $54^{\circ} 49' N.$ og $54^{\circ} 45' N.$ og Meridianerne $10^{\circ} 26' E.$ og $10^{\circ} 31' E.$

Naar Miner er udlagt vil Orlogsfartøjer i Almindelighed opholde sig i Minefeltets
Nærhed.

Mineskibe vil under Arbejde i Minespærringer vanskeligt kunne vige for andre
Fartøjer, hvorfor saadanne i Tide vil have at gaa af Vejen for Mineskibe, naar disse fører
Signal som fastsat for Skibe, der er i Færd med at udlægge eller optage Telegrafkabel,
nemlig: 3 Signalfigurer lodret over og under hinanden, den øverste og den nederste kugle-
formede og rødfarvede, den mellemste af Form som en ligesidet Trekant ophængt ved det
ene Hjørne og af Farve hvid.

Det indskærpes, at Skibe og Fiskefartøjer m. fl. er forpligtede til at følge de Anvis-
ninger, som maatte blive givet dem af de tilstedeværende Orlogsskibe, og disse er bemyn-
diget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter deres Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af For-
skrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

Det skal endvidere alvorligt henstilles, at det i det nævnte Tidsrum saa vidt
muligt undgaas at have faststaaende eller svajende Fiskeredskaber staaende indenfor de
angivne Farvandsafsnit.

For Skader paa Fiskeredskaber m. v., der maatte indtræde som Følge af Tilside-
sættelse af ovenstaaende Advarsel, er vedkommende Fiskere selv ansvarlige, og Fiskerne
vil blive draget til Ansvar for Skader, som de — ligeledes ved Tilsidesættelse af Advarslen
— maatte tilføje Søværnets ovennævnte Fartøjer og Materiel.

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 Yangtze Kiang Pilot.
R 1102 Queensland. — Cleveland Bay.
T Supplement No. 7 to Africa Pilot, Part II.
T Supplement No. 7 to Mediterranean Pilot, Vol. IV.
T Supplement No. 1 to China Sea Pilot, Vol. II.
T Supplement No. 6 to Pacific Islands Pilot, Vol. III.
T Supplement No. 2 to West Coasts of Central America and United States Pilot.
T Supplement No. 7 to West Indies Pilot, Vol. I.
N 3652 Yellow Sea. — Oryoku ko or Yalu kiang. $39^{\circ} 30' 21'' N.$ — $40^{\circ} 09' 00'' N.$
 $123^{\circ} 57' 02'' E.$ — $124^{\circ} 30' 00'' E.$
† 3652 Korea. — Yalu river or Oryokko.
N Mediterranean Pilot, Vol. V.
R 1934 England, East Coast. — River Tyne entrance.
R 2806 America, East Coast. — Charleston harbour.
R 235 Arctic Sea. — Davis strait.
R 1323 Peru. — Independencia bay to Begueta bay.
R 1803 South America. — Cabo do Norte to Maranhao.
N China Sea Pilot, Vol. III.

Tyskland:

- N. D. 89 Ostfriesische Inseln, Juist bis Wangerooge.

Finland:

- R 1 Joutseno—Ruokolahti—Vuosalmi.
(Se Tillæg.)

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1652. (T). Danmark. Kattegat. Tangen NE. Lys- og Fløjtetønde i Uorden.
Lys- og Fløjtetønden *Tangen NE.* paa c. 56° 40' N. 10° 59' E. er for Tiden i Uorden og viser forkert Fyrkarakter. Den vil snarest blive bragt i Orden.
1653. Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indsejling atter normal.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 12/912 1938 meddeles, at Oprensningen af Indsejlingen til *Hirtshals Havn* er tilendebragt, og at Dybden atter er normal.
Hirtshals Havn: c. 57° 35',₈ N. 9° 57',₇ E.
(E. f. S. Nr. 12/912 1938. Kort Nr. 236. Havnelods, Side 91, Tillæg Nr. 1, Side 12.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1654. Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio [fra danske Skibe.
(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.)
Foruden de i E. f. S. Nr. 1/83 1938 nævnte Skibe er Havundersøgelsesskibet M/S »*Dana*« udpeget til at anstille meteorologiske Observationer under Ophold i det N.-lige *Atlantehav* og *Nordsøen*.
Skibets Observationstider er:
Kl. 0000, 0600, 1200 og 1700 G. M. T.
(E. f. S. Nr. 1/83 1938.)
-

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Sinclair
DIESEL

Motorolier
er Verdens bedste.



**SINCLAIR
MARINE
OLIER**

**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

LEVERANDØR TIL
U. S. A.'s FLAADE

SINCLAIR
SMØREOLIER
FOR ALLE FORMAAL

UNION PETROLEUM COMP.
SINCLAIR OILS

VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

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

Owners' &
Captains' **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.



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899
Aktiekapital 8. Millioner Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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



FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

SKANDINAVIA

- STIFTET 1899 -

KONGENS NYTORV 6 **BALANCE** KØBENHAVN K.
pr. 31. December 1937

AKTIVA		PASSIVA	
	Kr. Ø.		Kr. Ø.
Værdipapirer	43.323.754.72	Aktiekapital	8.000.000.00
Aktier i andre Forsikrings-Foretagender (Forskrivninger afgivet Kr. 193.878.13)	1.974.941.33	Lovmæssig Reservefond	2.000.000.00
Paaløbne, ikke forfaldne Renter pr. 31/12 1937	162.435.97	Ekstra Reservefond	2.000.000.00
Selskabets Ejendom, Kongens Nytorv 6. (Ejendoms skyld Kr. 950.000.00)	1.200.000.00	Dispositionsfond	1.750.000.00
Ejendomme i Udlandet	751.953.13	Katastrofefond	600.000.00
Tilgodehavende i Banker	4.182.764.95	Sikkerhedsfond for indirekte Livsfor- sikring	1.278.275.03
Kassebeholdning	3.257.68	Sikkerhedsfond for direkte Livsforsikring	50.000.00
Depoter hos Forsikringsselskaber	41.324.225.21	Bonusfond for direkte Livsforsikring...	5.000.00
Tilgodehavende hos Forsikringsselskaber og andre	5.523.535.08	Sikkerhedsfond for Selskabets Ejendomme	300.000.00
Uafskrevne Erhvervelsesomkostninger for Livsforsikring	1.454.187.00	Kursreguleringsfond for Valuta, Skades- forsikringen	250.000.00
Inventar, afskrevet	0.00	Kursreguleringsfond for Obligationer, Skadesforsikringen	725.168.62
<p>At Selskabets Værdipapirer, Ejendomme i Udlandet og Tilgodehavende i Banker, som tilsammen andrager Kr. 48.258.472.80, er Kr. 32.156.768.98 bændlagt til Sikkerhed for Koncessionsdepoter og tekniske Reserver.</p>		Kursreguleringsfond for Obligationer, indirekte Livsforsikring	420.848.77
		Præmie- og Skadesreserver for egen Reg- ning pr. 31/12 1937:	
		Brandforsikring	9.272.622.00
		Sø- og Transportforsikring	3.559.946.80
		Ulykkes-, Tyverifors. etc.	2.497.875.00
		Indirekte Livsforsikring ..	51.643.413.50
		Direkte Livsforsikring	12.135.00
			66.985.992.30
		Prioriteter i Selskabets Ejendom	411.736.00
		Depoter fra Forsikringsselskaber	10.919.392.10
		Gæld til Forsikringsselskaber og andre ..	2.936.702.24
		Udbytte, ikke hævet	3.344.00
		Udbytte til Aktionærerne	800.000.00
		Tantième til Repræsentantskabet	119.067.56
		Reserve-Konto for Skat	250.000.00
		Overført i ny Regning	95.528.45
99.901.055.07		99.901.055.07	

København, den 11. Maj 1938.

KRAG
Formand

VALDEMAR HANSEN

CARL HOLBEK

CHR. S. NIELSEN

MARIUS NIELSEN

BESTYRELSEN:

DIREKTIONEN:

SJØRMAN
Formand.

POVL HEY

INGOLF WITZKE

S. BURVIL
Hovedbogholder.

Tegner alle Arter Forsikringer.....

A/S GRØN & WITZKE

Kongens Nytorv 6 Telefon C. 9316.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 22

TORS DAG 2. JUNI 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGENS GENERALFORSAMLING

Paa Dansk Dampskibsrederiforening i Fredags afholdte ordinære Generalforsamling genvalgtes Direktør J. A. Kørbing til Næstformand. Endvidere genvalgtes til Bestyrelsen: Skibsreder T. C. Christensen, Skibsreder H. A. Hansen og Skibsreder Knud Lauritzen.

Bestyrelsen bestaar herefter af Skibsreder H. A. Hansen, Formand, Direktør J. A. Kørbing, Næstformand, Skibsreder T. C. Christensen, Skibsreder H. Gether, Skibsreder Christian Harhoff og Skibsreder Knud Lauritzen.

GENEVE-KONVENTIONERNE

Den svenske Rigsdag har besluttet at godkende Regeringsforslaget til ny Lov om Arbejdstid til Søs og Ændring i Bemandingsreglerne, og at Genève-Konventionerne vedrørende disse Forhold ratificeres under Forbehold af, at ogsaa de øvrige nordiske Lande godkender dem. Regeringen er af den Opfattelse, at Reformen af den svenske Lovgivning om Arbejdstiden til Søs ikke længere bør hindres af Hensyn til den temmelig usikre Udvikling af det internationale Samarbejde for en almindelig Regulering af Sømændenes Arbejdsforhold paa Grundlag af den internationale Konvention i Sagen.

Det er beklageligt, at man nu nøjes med at tage det Forbehold, at de øvrige nordiske Lande ogsaa godkender Genève-Konventionen. Som det vil erindres, er det oprindeligt fastslaaet, at de paagældende Konventioner ikke kunde blive til Lov, med mindre fem Lande med en Tonnage paa ikke under 1 Million Tons vedtog den. Endnu er der i hvert Fald ingen, der har ratificeret. Men de nordiske Lande gør det. Hvorfor? Hvorfor skal vi gaa videre end andre — paa Trods af alle Aftaler?

AFTALERNE OM MINIMUMSRATERNE

Som nævnt har Norges Rederforbund i forrige Uge afholdt Aarsmøde, og Præsidenten, Skibsreder Christian Haaland udtalte i sin Beretning, bl. a. følgende om Minimums-Aftalerne:

Vi benytter denne Anledning til at minde om, at Hovedstyret har givet Direktiver om Minimumsrater i Kornfarten fra La Plata, Australien og St. Lawrence, og endvidere for Trælastfarten fra Hvidehavet og Østersøen. Beslutningen om Mindstefragter i Kornfarten gælder for Aarene 1938 og 1939, for Trælastfarten gælder den Sæsonen 1938. Jeg benytter denne Lejlighed til at minde om dem. Samtidig kan jeg sige, at Erfaring har vist, at Redere fra alle Lande trods det faldende Marked har holdt fast ved Mindstefragterne, saa Sammenholdet mellem Verdens Redere har været godt. Af Detailler skal jeg kun minde om den Mindstefragtklausul, som maa indføres i alle Tids-certepartier. Videre, at der maa være Kontrol dermed, og den udføres for Tiden paa den Maade, at Certepartierne indsendes til Norges Rederforbund.

Der har været Spørgsmaal fremme om Udvidelse af Minimumsaftalerne, men det er ikke aktuelt i Dag, og herom er der vist Enighed i de fleste Lande.

Maaske har Erfaring vist, at denne Vej er ikke helt rationel til Bedring af Fragtmarkedet i Almindelighed. Det betyder imidlertid ikke, at Overvejelser angaaende Forslag til Betyggelse af Skibsfarten gennem Krisetider er indstillet. Tværtimod. Atter er det fra England, at et Initiativ er kommet. Det skyldes maaske foruden Stillingen paa Fragtmarkedet ogsaa de politiske Forhold i Verden og Englands udsatte Stilling som Ørige. Den Idé, som nu bearbejdes blandt de engelske Redere, er en Oplægsplan for hele Verdens Trampflaade ligesom Schierwaterplanen er det for Tankskibene.

NORGES SKIBSFART

Norges Rederforbunds Beretning for 1937 foreligger nu. Det hedder i den bl. a.:

En Konjunkturbølge var paa Toppen, da forrige Beretning blev skrevet. Den er nu paa Retur, og allerede saa langt, at Skibe gaar til Oplægning. Atter er det Smaaskibene, Trælastskibene, som rammes værst. Af dem ligger der, da dette skrives, 80—100 oplagt. Opgangsperioden varede for dem knapt en Sæson til Ende. For de større Skibe varede Konjunkturen i hvert Fald et Aars Tid, og den var tillige stærkere. Allerbedst har Perioden været for Tankskibene, for hvilke Tilbageslaget først kom i Løbet af Vintermaanederne 1938, og de har endnu sejlbare Fragter.

Totalresultatet for 1937 maa betegnes som godt, og mange Rederier, som var næsten knækket efter den lange Trængselsperiode, fik genrejst deres økonomiske Stilling. Endnu i 1935 og Begyndelsen af 1936 var der dem, som frygtede et økonomisk Skred blandt de norske Redere. Et saadant blev i hvert Fald afværget, og efter hvad vi nu kan se, kom Rederforbundets Gældsordning i rette Øjeblik. Nu er Faren for, at udenlandske Kreditorer skal sælge væk fra vort Land et stort Antal værdifulde Skibe forbi. Opgangen i 1937 kom saa pludseligt og saa stærkt, at man har været tilbøjelig til at glemme de Aar, som gik forud. Man vilde overvurdere vort Rederierhvervs Stilling i Dag, hvis man ikke holdt sig for Øje, at Konjunkturførtjenesten i 1937 for den allerstørste Dels Vedkommende maatte anvendes til at dække Tab og forsømt Afskrivning fra tidligere Aar.

DEN SAAKALDTE SKANDINAVISKE SØMANDSKLUB I AMERIKA

Vi har med Mellemlum ofte beskæftiget os med den saakaldte skandinaviske Sømandsklub i New York og dens højt ejendommelige Manipulationer, om hvis Skadelighed der var almindelig Enighed. I Dampskibsrederiforeningens Beretning findes en Redegørelse for hele denne Sag:

Efter gennem længere Tid at have været forskaaet for alvorligere Vanskeligheder med Besætninger i Fart paa U. S. Havne, hvad Søfolkens Overholdelse af de gældende Overenskomster angik, kan dette, takket være en fornyet og ganske hensynsløs Aktion fra den skandinaviske Sømandsklubs Side, ikke siges at have været Tilfældet i det forløbne Aar. Gang paa Gang lykkedes det denne Klub, der foruden en Afdeling i New York ogsaa har Afdelinger i de fleste Havne paa Øst- og Vestkysten af U. S. A., saasom i Boston, Philadelphia, Baltimore, Norfolk, New Or-

leans, San Pedro og San Francisco, ved Overtalelser og Trusler at bevæge skandinaviske menige Besætninger til at forlange de af Klubben fastsatte Hyrer og Betingelser og til ganske i Modstrid med Sømandsloven og de gældende Overenskomster uden Varsel at gaa fra Bords, saafremt de fremsatte Krav ikke blev imødekommet.

Det lykkedes ofte Skibsførere, der i U. S. A. var udsat for denne Behandling, at skaffe Folk uden om Klubben, men som et radikalt Modtræk mod Klubbens Virksomhed har adskillige danske Rederier sendt helt eller delvis nye Besætninger fra Danmark til U. S. A., og selv om en Del af disse Folk har ladet sig paavirke af Klubben til Rømning, er denne Aktion dog i det store og hele blevet gennemført med Held.

Dansk Dampskibsrederiforening har selvfølgelig overfor de paagældende Besætningsorganisationer nedlagt den skarpeste Protest mod deres Medlemmers Handlemaade og krævet saadanne Medlemmers Eksklusion for Brud paa de gældende Overenskomster.

De paagældende Organisationer, der beklagede Forholdet og indrømmede Berettigelsen af Dansk Dampskibsrederiforenings Klage, hævdede imidlertid at have gjort, hvad der kunde gøres for at faa deres Medlemmer til at indse det utilstedelige i deres Adfærd samt for at formaa Klubben til at ophøre med dens skadelige Paavirkning, men den store Afstand og det store Antal skandinaviske Søfolk i U. S. A., som ikke var Medlemmer af de hjemlige Organisationer, var paa Forhaand en Hindring for deres Bestræbelser.

Under Paavisning af de store Vanskeligheder, der vilde kunne opstaa for dansk Skibsfart i Farten paa U. S. A., henledte Dansk Dampskibsrederiforening Handelsministeriets Opmærksomhed paa Sagen og henstillede, at Ministeriet i Samarbejde med de danske Konsulater i amerikanske Havne søgte at finde Midler til at modarbejde den skandinaviske Sømandsklubs skadelige Indflydelse.

Af en Avisartikel omhandlende skandinaviske Sømandsdemonstrationer foran »Det hvide Hus« i Washington som Protest mod, at »de skandinaviske Rederier løser Arbejdsløshedsproblemet ved Dumping overfor skandinaviske Søfolk«, fremgik det, at det amerikanske Arbejdsministerium og Indvandringsbureauet havde givet en Delegation af skandinaviske Søfolk Løfte om at faa udvirket en fornyet Undersøgelse af deres Klage over, at de skandinaviske Rederier afskedigede deres Skibsmandskaber i Amerika for derefter at erstatte dem med uerfarne Folk, der blev ansat for lavere Løn. Dette gav Dansk Dampskibsrederiforening Anledning til at anmode Handelsministeriet om gennem Udenrigsministeriet at bevirke, at Gesandtskabet i Washington telegrafisk blev instrueret om overfor den amerikanske Regering at paapege, at de danske Rederier ikke tvang deres Sømand i Land i amerikanske Havne for at antage Folk til lavere Lønninger, hvorimod den skandinaviske Sømandsklub tvang danske Sømand, der var paamønstreret i Danmark, til at rømme i U. S. Havne, for at Klubben kunde gennemtvange Paamønstring af egne Medlemmer paa Klubbens Hyrebetingelser. Endvidere skulde Gesandtskabet oplyse, at danske Skibe ikke sejlede med uerfarne Sømand, men at i alle Tilfælde, hvor Folk blev sendt fra Danmark til U. S. A. for at bemande danske Skibe, disse blev paamønstreret i Overensstemmelse med de danske Bemandingsregler, og endelig at de alle blev paamønstreret paa de mellem Dansk Dampskibsrederiforening og de respektive Mandskabsorganisationer gældende Overenskomster.

Handelsministeriet henstillede til Udenrigsministeriet, at denne Anmodning blev imødekommet.

Et af Klubben gjort Forsøg paa at udvirke, at den amerikanske Regering nægtede Sømand, som danske Rederier sendte til U. S. A., Indvandringstilladelse

samt Befordring paa amerikanske Jernbaner lykkedes ikke, men bevirkede, at Indvandringsmyndighederne i New York krævede et Depositum paa 500 Doll. for hver menig Sømand, der ankom dertil for at tiltræde Tjeneste i dansk Skib. En i den Anledning af Udenrigsministeriet paa Dansk Dampskibsrederiforenings Foranledning rettet Henvendelse til de amerikanske Myndigheder resulterede imidlertid i, at Indvandringsmyndighederne maatte indrømme, at det forlangte Krav om Sikkerhedsstilling beroede paa en Misforstaaelse, og at Kravet ikke fremtidig vilde blive forlangt for bona fide Sømand.

Foranlediget bl. a. ved Henvendelser fra Sømandenes Forbund i Danmark og Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark om Indførelse af et Hyretillæg for Amerikafart, hvorved de mente med Held at kunne modarbejde Klubbens Virksomhed, samt en af skandinaviske Søfolksorganisationer paa en Konference i København den 18. August 1937 vedtaget Beslutning om straks at gaa til Rederne med Krav om Forhandling om et saadant Tillæg, blev hele dette Forhold drøftet paa den andet Steds i Beretningen nævnte skandinaviske Rederkonference, der afholdtes i København den 7. September 1937, hvor man enedes om at meddele Forbundene, at man var villig til at optage Forhandlinger om visse Farter paa U. S. A. under den Forudsætning, at man fra Organisationerne modtog og fik Anledning til at prøve og godkende Forslag til, hvilken Sikkerhed de var beredt til at afgive for at gældende Aftaler blev overholdt ikke blot af Organisationerne som saadan, men ogsaa af Organisationernes enkelte Medlemmer.

Sagen var senere til Behandling paa en Rederkonference her i København og ved et Møde med Sømands- og Fyrbøderorganisationernes Repræsentanter i Gøteborg, men det lykkedes ikke inden Aarets Udgang at faa tilvejebragt en tilfredsstillende Løsning.

For kort Tid siden er det imidlertid lykkedes at træffe Aftale mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Sømandenes og Søfyrbødernes Forbund om Hyretillæg for Sejlads i amerikanske Farvande, og et skandinavisk Forhryringskontor er oprettet i New York, en Foranstaltning man indenfor nordisk Skibsfart haaber vil vise sig at være en tilfredsstillende Løsning.

KULLENE

Det danske Kulkompagnis Aarsberetning, som nu er udsendt, omtales til Indledning, hvorledes sidste Aars Prisstigning paa Kul og Koks fortsattes, endog i øget Tempo, over Sommermaanederne. Industrien baade herhjemme og i Udlandet gik for fuld Kraft. Miner og Koksværker havde fuldt op med at tilfredsstille det tillagende Begær, og en vis Frygt for, at Efterspørgslen skulde vise sig at overstige Produktionen, syntes ikke ugrundet, navnlig med Hensyn til Koks, der faktisk i sidste Halvdel af 1937 var uerholdelig paa det aabne Eksportmarked. Køberne strømmede derfor til allerede tidligt paa Aaret og sluttede langvarige Leveringskontrakter til de dagældende høje Priser. Efterhaanden, som Aaret skred frem, viste der sig dog Tegn paa en aftagende Aktivitet paa saa godt som alle Omraader, og den hidtil stigende Kurve bevægede sig atter nedad.

Kulindustrien undgik heller ikke Omslaget. Nye Ordre indgik sparsomt, og Minerne maatte derfor indskrænke sig til at producere det Kvantum, der blev trukket paa gamle Eksportkontrakter, og til at tilfredsstille Hjemmeforbruget, der stadig var over det normale. Under disse Forhold kunde det høje Prisniveau, man var kommet op paa, ikke holdes.

Baade for Kul og Koks laa Markedet flovt med nedadgaende Priser ved det seneste Aarsskifte, og de Maaneder af det nye Aar, som nu er gaaet, har

ikke bragt nogen Ændring heri. Som Følge af den ualmindelig milde Vinter og de høje Priser har Omsætningen svigtet, og Lagrene er overalt mere eller mindre overfyldt.

Visse Ting tyder dog paa, at Bundpriserne nu er naaet, og at Købelysten paany begynder at gøre sig gældende.

I denne Forbindelse maa det tages i Betragtning, at langt den overvejende Del af Kul- og Koks-Produktionen i Europa er underkastet Kontrol med Hensyn til baade Kvantum, Fordeling og Priser. Produktion og Salgspriser i Storbritannien kontrolleres af særlige Organer, og Eksportpriserne paa polske Kul retter sig efter de engelske Priser. Det samme gælder i nogen Grad for tyske Kul. Kokspriserne fastsættes af det internationale Koks-Kartel, der omfatter saa godt som hele Produktionen af Koks i Storbritannien, Tyskland, Holland, Belgien og Polen. Hertil kommer de Handelsaftaler, der er truffet mellem forskellige Lande om Udveksling af Varer.

Man kan saaledes ikke paa nogen Maade tale om en fri Prisdannelse for Brændsels-Artikler, fastslaar Beretningen, og det tilføjes, at Koks-Kartellets Minimumspriser for den nye Sæson utvivlsomt er langt højere, end de vilde være, hvis der var fri Konkurrence mellem Producenterne i de forskellige Lande.

Kul-Produktionen i de europæiske Lande er i 1937 forøget med ca. 50 Mill. Tons eller ca. 8 pCt. Kun i Frankrig har Produktionen været nedadgaaende, rimeligvis som Følge af 40 Timers Arbejds-Ugen, der ogsaa gælder for Minearbejdere. Englands Produktion var i 1937 245,000 Tons mod 232,000 Aaret forud, Eksporten henholdsvis 53,7 og 47,2 Mill. Tons.

Kulkompagniets Omsætning af Kul og Koks har i sidste Regnskabsaar været noget mindre end i det foregaaende Aar, hvilket tilskrives den milde Vinter i Forbindelse med de høje Priser, der nødvendiggjorde en Økonomisering med det dyre Brændsel og bragte en Del af Forbruget over paa Tørv og Træ.

Selskabets Bruttooverskud er forøget med ca. 898,000 Kr. til ca. 2,160,000 Kr., hvilket skyldes de gode Fragtfortjenester, Selskabets Skibe indsejlede i 1937.

HAVNEN

Det paa Havnebestyrelsens sidste Møde nedsatte Udvalg angaaende Havnedirektørens Forslag om Ændringer i Lønningsforholdene for Havnens Funktionærer har afgivet Betænkning, der blev forelagt ved Mødet i Havnebestyrelsen i Fredags. Udvalget kan med forskellige Ændringer, der er foretaget i Forstaaelse med Havnedirektøren, tiltræde Forslaget og mener samtidig hermed at burde udtrykke en Forventning om, at der med den saaledes foretagne Revision af Havnevæsenets Lønninger vil blive tilvejebragt en Ordning, der gennem længere Tid maa kunne forblive uændret, saaledes at man herved undgaar de i de senere Aar i adskillige Tilfælde foretagne specielle Lønændringer.

De foreslaaede Ændringer skyldes blandt andet Ønsket om i saa vid Udstrækning som muligt at komme bort fra de i talrige Tilfælde ydede personlige Tillæg og i Stedet for forhøje Grundlønnen. Endvidere har man ønsket at nedsætte den Havnefogderne ydede Godtgørelse for at stille Kontor i Lejligheden til Disposition, men samtidig forhøjes Lønnen med et tilsvarende Beløb.

Udvalget tiltræder den for Havnemesteren foreslaaede Lønning, men mener, at den nuværende Stillingsbetegnelse for Havnepolitikets Leder med den saaledes foreslaaede lønningsmæssige Placering set i Forhold til Lønningen for de ved andre Havne med tilsvarende Stillingsbetegnelse benævnte Tjenestemænd ikke

længere er rimelig. Udvalget indstiller derfor med Havnedirektørens Tilslutning, at Havnemesteren fremtidig benævnes »Havnekaptajn«, hvilken Betegnelse iøvrigt vil være i Overensstemmelse med den ved tilsvarende større, udenlandske Havne anvendte Betegnelse for Havnepolitikets Leder.

Udvalget tiltræder ogsaa Forslaget til Indførelse af Statens Reguleringstillæg med samtidig Ophævelse af det for Havnens Funktionærer nu fastsatte Dyrtidstillæg, saaledes at ogsaa det for Statens Tjenestemænd for Finansaaret 1938—39 fastsatte særlige Løntillæg paa 168 Kr. for gifte o. s. v. ydes Havnens Funktionærer. Man indstiller iøvrigt, at de for Statens Tjenestemænd til enhver Tid fastsatte Reguleringstillæg eller andre som Følge af eventuelle Stigninger af Prisniveauet for Statens Tjenestemænd i Almindelighed ydede særlige Tillæg — Stedstillægget dog undtaget — indtil videre ogsaa ydes Havnens Funktionærer.

Endelig kan Udvalget tiltræde det af Havnedirektøren samtidig fremsatte Forslag til Indførelse af Reguleringstillægget m. v. for de efter ældre Regler fastsatte Pensioner og Understøttelser med den deraf fornødne Omregning af de derved beregnede Beløb.

Den nye Lønordning blev vedtaget i Havnebestyrelsen uden Debat. Udvalgsbetænkningen, hvori Havnedirektor Laubs Forslag tiltrædes med forskellige mindre tekniske Ændringer, blev forelagt af Departementchef Dalhoff. Lønordningen betyder, at Havnens Funktionærer stilles lige med Statens Tjenestemænd.

Havnebestyrelsen behandlede desuden et Forslag om at nedsætte et staaende Udvalg til Behandling af Fortolkningsspørgsmaal vedrørende Havnetaksterne. Havnedirektøren moliverede Forslaget med et Ønske om at yde Kunderne en saa hurtig og god Service som vel muligt; hidtil har det været saaledes, at Fortolkningsspørgsmaal maatte vente til Afgørelse i næste Havnebestyrelsesmøde. Derved kommer man ofte ud for Forsinkelser, hvad man undgaar, naar der er et slaaende Udvalg til Disposition. Havnebestyrelsen fulgte Havnedirektor Laubs Indstilling og nedsatte et Udvalg, bestaaende af Direktør August Holm, Direktør Halfdan Hendriksen og Direktør J. A. Kørbing.

VALUTACENTRALEN

Om Valutacentralen udtalte Formanden for Dansk Arbejde ved Aarsmødet i Aabenraa forleden, at Foreningen altid havde betragtet den med et vist Forbehold, selv om Centralen sikkert i lange Perioder har gavnet den indenlandske Produktion og utvivlsomt været til Støtte for Beskæftigelsen. Naar vi har været forbeholdne, er det ikke, fordi vi deler den Bekymring, som saa mange har: at Valutacentralen skaber en Masse kunstig Virksomhed, der engang vil blive en Fare for Landets Økonomi. Det tror vi slet ikke. Vi kender da en Del til dansk Produktion og ikke mindst til ny dansk Produktion, men vi har ikke truffet noget, der tyder paa større Fare i Retning af Sammenbrud som Følge af letsindige Dispositioner. Det Regulerings-System, man har valgt her i Danmark, har egentlig aldrig indbudt til store Vovestykker. Og som Valutacentralen er i Øjeblikket, kan den under ingen Omstændigheder virke farligt fristende paa Initiativet. Grosserer-Societetet og Provinshandelskammeret spurgte for nogen Tid siden deres Medlemmer, hvor meget de kunde indføre og sælge i dette Halvaar udover, hvad de havde faaet Valuta-Attester til. Det viste sig, at hele Danmarks Importørstand vilde paatage sig at forøge Indførslen med 26 Millioner Kroner eller 3 pCt.

Men Systemet har andre Svagheder. Jeg har tidligere peget paa nogle af dem, og set fra et »Dansk Arbejde«-Synspunkt har Attestvæsenet, efterhaanden tillige den Skavank, at det jævnlig fremmer Importen af Varer, som ikke vilde komme ind over Grænsen under andre Omstændigheder, simpelthen fordi de ikke er konkurrencedygtige overfor Landets egen Produktion.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Rigas Havn

Letlands Handelskammer har udsendt en meget over- skuelig Pjæce: *Costums of the Port of Riga*, som natu- rligvis byder paa en Række Oplysninger af Interesse for den udenlandske Skibsfart. Pjæcen kan faas til en Pris af 2/- i »Latvian Chamber of Commerce and Industry,« Riga, Letland.

Kul-Eksporten over Gdynia Havn

var 478.748,8 Tons, fordelt paa følgende Havne: Algier 12.585, Argentina 20.995, Belgien 31.484, Danmark 10.596,5, Finland 9.382, Frankrig 28.711, Letland 16.017, Norge 28.364, Sverige 153.896,8, Italien 98.250, Ægypten 11.225, Grækenland 6.505, Holland 40.462,5, Syrien 3.660, Tysk- land 3.800, Gibraltar 2.815. Bunkerkul 74.248,2 Tons.

«Consular Invoices for Vessels' Supplies, Stores or Equipment»

«Federal Register» for den 9.4. 38, indeholder en Told- bekendtgørelse (T.D. 49499), i Henhold til hvilken Varer, der medføres (imported) som »supplies, stores or equip- ment of the importing vessel« og senere efter Bestem- melserne i »Tariff Act 1930«, Sec. 446, indklarerer, ikke vil være at ledsage af Consular Invoice.

Det hedder saaledes:

TREASURY DEPARTMENT.

Bureau of Customs.

(T.D. 49499)

Customs Regulations of 1937 Amended to Exempt From the Requirements of Consular Invoices Vessels' Supplies, Stores and Equipment Made Subject to Entry Pursuant to Section 466, Tariff Act of 1930¹

Exemption from consular invoices of merchandise not Exceeding \$100 in value

To Collectors of Customs and Others Concerned:

Pursuant to the authority contained in sections 484 (b) and 624, Tariff Act of 1930 (U.S.C., title 19, secs. 1484 (b) and 1624), article 299 (b), Customs Regulations of 1937,² is hereby amended as follows:

Article 299 (b) is amended by adding item (18), reading as follows:

(18) Merchandise imported as supplies, stores or equip- ment of the importing vessel and subsequently made subject to entry pursuant to the provisions of section 466, Tariff Act of 1930.

Article 299 (b) (1) is amended to read as follows:

(1) Merchandise imported otherwise than in pursuance of a purchase or agreement to purchase, not exceeding \$100 in dutiable value, and merchandise imported in pursuance of a purchase or agreement to purchase, when the purchase price of the merchandise, including all costs, charges, and expenses incident to placing the merchandise in condition, packed ready for shipment to the United States, as determined by the collector of customs, does not exceed \$100.

[Seal]

Frank Dow,

Acting Commissioner of Customs.

Approved April 4, 1938.

Stephen B. Gibbons,

Acting Secretary of the Treasury.

[F.R.Doc. 38-1004; Filed, April 7, 1938; 2:52 p.m.]

Stevedore-Kontrakter

Der er, meddeler Skuld, nylig af de amerikanske Dom- stole blevet afsagt en Dom, hvorunder Spørgsmaalet Re- deriets Regres til Stevedoren under Stevedore-Kontrakten for personlig Skade tilføjet en Lossearbejder, er blevet afgjort.

Sagen gjaldt Losning af en Partlast i New York, og i den mellem Rederiet og Stevedoren oprettede Kontrakt var der indsat følgende Klausul:

«It is also agreed that the party of the second part (stevedores) shall be responsible for any loss, personal injury, death and/or other damage that may be done to or suffered by workmen or other persons in connection with the operations to be carried out pursuant to this contract and shall indemnify and save harmless the party of the first part (owners) against claim for any such loss, injury, death and/or damage and against any claim for compensation to any such workmen whatsoever. This shall apply to all cases of such loss, injury, death and/or other damages including, cases of loss, injury, death and/or damages for which either or both of the parties hereto may or shall be liable.

The party of the second part agrees not to institute any suit, or allow any suit to be instituted in its name, against the party of the first part for injuries or death caused to any of its employees hereunder.»

Under Losningen blev en Arbejder, som var beskæftiget med Losningen af Tinbarrer alvorlig kvæstet, ved at en

Stabel Gødning, bestemt for Baltimore og stuvet i samme Rum, faldt ned. Vedkommende Arbejder anlagde Sag mod Rederiet, og denne blev ordnet i Mindelighed for ca. 20,000 Doll. Derefter ansaa Rederiet sig for berettiget til Refusion hos Stevedoren, under Henvi- sning til ovennævnte Kontraktbestemmelse, og da Stevedoren ikke vilde bidrage med mere end 5000 Doll. — hvad Rederiet paa sin Side ikke fandt at kunne acceptere — blev Sagen henvist til Domstolene til Afgørelse. Herunder paastod Stevedoren at være uden ethvert Ansvar, fordi den Sæk, som havde forårsaget Skaden, ikke var bestemt for Losning i New York og derfor ikke omfattedes af den indgaaede Steve- dore-Kontrakt. Samtidig led den paagældende Arbejder ikke nogen Skade, som var en Følge af Arbejdet med den til New York bestemte Last.

Dommeren kunde dog ikke være enig med Stevedoren i denne Opfattelse. Ganske vist var vedkommende Ar- bejder ikke beskæftiget med Losningen af det paagæl- den- de Gødningsparti, men naar Losningen af det til New York bestemte Tin medførte Risiko for Arbejderen ogsaa i Forbindeles med Gødningslasten, var der efter Dom- merens Mening ikke Tvivl om, at Klausulen kom til An- vendelse.

Stevedorens Firma blev derfor dømt refusionspligtig med Omkostninger.

Finsk Forordning

om udenlandske Krigs-, Handels- og Luftfartøjers Besøg paa finsk Territorium

I en den 28. April i Finland vedtaget Lov med oven- staaende Titel hedder det bl. a.:

Kapitel 1.

Almindelige Bestemmelser.

§ 1.

Denne Forordning er gældende, mens Finland og den Stat, som det fremmede Fartøj tilhører, befinder sig i Fredstilstand.

Kapitel 3.

Bestemmelser om Handelsskibe.

§ 17.

Udenlandske Handelsskibe er, naar de er forankret eller forløjet indenfor finsk Territorium, underkastet finsk Lov- givning.

Om saadanne Skibes Ret til at bevæge sig paa finsk Territorium gælder, foruden raadende Skik og Bestem- melser i denne Forordning, hvad derom ellers i Lov og Forordninger samt i internationale Konventioner er ved- taget eller bliver det. Desuden kan Ministeren, saafremt Landets Forsvar eller Søfartens Tryghed kræver det, for- ordne, at Trafikeringen af bestemte Omraader ogsaa uden- for Fæstningsværker skal være underkastet Begrænsnin- ger.

§ 18.

Udenlandske Handelsskibe har kun Adgang til Fæst- ningsomraader, naar almindelig Trafikvej fører derigen- nem, og Skibet er forpligtet til at følge denne Trafikvej, saafremt der ikke med den paagældende Stat, Skibet til- hører, er truffet Overenskomst som berettiger til Afvigelse eller saadan tillades af Kommandanten i Fæstningen. An- gaende Hastigheden indenfor Fæstningsomraaderne har Kommandoen for Søstridskræfterne udstedt indskrænkede Forskifter.

Paa Fæstningsomraadet er Handelsskibe stillet under Kommandanten for Omraadet Opsigt samt pligtig til paa Anmodning overfor vedkommende Militærmyndighed at redegøre for Skigets Last og Mandskab, samt afgive alle andre Oplysninger, der maatte ønskes. Hvis disse ikke er tilfredsstillende eller er Skibets Ophold indenfor Fæst- ningsomraadet til aabenbar Fare for Landets Forsvar el- ler den almindelige fredelige Tilstand, er Fæstningsom- raadets Kommandant berettiget til at tilbageholde Skibet og dets Besætning til Sagen er opklaret, hvilket omgaaende skal meddeles de lokale Politimyndigheder samt Forsvars- og Udenrigsministeriet.

Handelsskibe, som indenfor Fæstningsomraadet forliser eller kommer i Nød og ikke befinder sig i almindeligt Trafikfarvand eller paa andet for Handelsskibe tilladt Om- raade, er pligtige at uden Ophold snarest muligt at give Meddelelse til Militær-, Havne-, Politi- og Søbevogtnings- myndighederne.

§ 19.

Kaptajnen, Mandskabet eller en hvilkenkomhelst Person om Bord er det forbudt at 1) udføre Korttegning eller foretage Lodninger, 2) fotografere, 3) uden særlig Tilladelse foretage Undervandsundersøgelser eller Arbejde.

Lodninger, som er nødvendige for Skibets Sikkerhed, maa foretages under Opsyn af Lods eller Officerer. Ekko- lod maa ligeledes benyttes under disses Opsyn.

§ 20.

Iagttaget udenlandske Handelsskibe ikke disse Bestem- melser er Fæstningsomraadets Kommandant berettiget til at skride ind for at tvinge Skibet til at rette sig derefter.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

De oversøiske Markeder har været ret svingende i den sidste Uge. Grunden hertil er den sædvanlige, at Varepriserne har været ustabile, og specielt har Hvedepriserne været udsat for ret stærke Svingninger.

River Plate Markedet har været helt uden Forretning i alle Retninger. Fra St. Lawrence er der sluttet enkelte Baade paa Basis af Minimalraterne, ligesom en enkelt Oktober/November Baad er sluttet til en Præmie af 1 $\frac{1}{2}$ d. Fra Gulfen er sluttet til 2/7 $\frac{1}{2}$ d. per qr. Basis Antwerpen/Rotterdam. Australien har været i Markedet med enkelte tentative Forespørgsler, men endnu er der intet kommet ud heraf, og som Hvedepriserne ligger i Øjeblikket, er der næppe større Mulighed for, at disse Forespørgsler resulterer i Forretning i de nærmeste Dage.

Fra Syd-Afrika cirkulerer forskellige Majsordrer til U.K. til omkring 16/-. Basis Cape Town, men Eksportembargoen er endnu ikke ophævet, selv om dette ganske vist ventes i Løbet af faa Dage. Disse Ordre vil være en kærkommen Stimulans, specielt for de Baade, der ligger i River Plate.

De øvrige oversøiske Markeder er uforandrede. Sukker fra Vestindien viser kun ringe Interesse for Tonnage. Raterne ligger omkring 16/- for stor Tonnage fra Cuba og 1/- mindre fra San Domingo.

Fra Nord-Amerika eksisterer praktisk talt ikke Forretning. Efterspørgslen til Tonnage for Deals fra Canada er nogenlunde støt. Raterne ligger omkring 60/- 62/6 afhængig af Størrelse og Lastehavn.

Pacifikkysten er stadig et slejtt Marked. British Columbia/U.K. ligger omkring 23/6. Transpacific søges en enkelt Baad for Juni/Juli Lastning, og 430,000 Cbft. hale Motorskib indikeres £5.500 til Taku Bar. Pacific/Australien indikerer omkring 22/6 per 100

Balefod paa sædvanlige f.i.o. Betingelser. Intercoastal Lumber indikerer \$11 $\frac{1}{2}$ Juli/August Lastning.

Østens Markeder har i det store hele været uforandrede. Det kniber svært for Rederne at finde Beskæftigelse for den tidlige Tonnage, hvorimod Efter-spørgslen for Juli/August er noget bedre. Soyabønner sluttet til 26/- for Juni Lastning og 25/6 for Juli. I Øjeblikket findes der dog ikke flere positive Ordre, da ogsaa Priserne for denne Vare har været stærkt svingende, og Importørerne derfor er tilbageholdende. Ris fra Saigon er sluttet til 27/6 til Bordeaux/Rotterdam Range. Sukker fra Philipinerne til U.S.Atlantic indikerer \$6 $\frac{1}{2}$, og for Kul fra Port Redon til St. Lawrence kan faas 18/- f.i.o. Sukker fra Java betaler omkring 25/- til sædvanlige U.K./Cont. Destinationer.

De indiske Markeder har været relativt aktive. Madraskysten har igen betalt 28/- for Kerner med Option Karachi Lastning til 25/6. Hvede fra Karachi til U.K. er sluttet til 22/6d. Juli Lastning.

De europæiske Markeder er desværre uden større Forandringer. Middelhavet/hjem er stadig meget slejtt, og Trælastmarkederne viser heller ingen Tendens til nogen øjeblikkelig Bedring.

De udgaende Kulmarkeder er noget bedre. Wales/Lower Plate er sluttet til 16/- for prompt Lastning, hvorimod Juni/Juli Tonnage er sluttet til 14/7d.

Paa Timecharter Markedet er Aktiviteten meget ringe. Der sluttet naturligtvis stadig enkelte Forretninger, men det drejer sig hovedsagelig kun om enkelte Ture eller ganske korte Perioder. Af Noteringer og Afslutninger skal nævnes: 8000 Ts. Diesel, Levering U.S.N.H., trip out, Tilbagelevering Østen, \$1:— Levering Fransk Indo-Kina, Tilbagelevering U.K./Cont., 5/6 à 6/- for Diesel. 4000 Tonner i Vestindia Traden omkring \$1.35 for 3/4 Maaneder.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Indkomne Skibe i Københavns Havn i April
Maaned 1938

Nation	Antal	N. R. T.
Danske	1.204	326.154
Svenske	290	65.053
Norske	24	41.559
Tyske	81	23.894
Engelske	18	20.263
Finske	31	29.941
Hollandske	30	11.776
Lellandske	2	2.614
Estlandske	6	2.463
Islandske	3	2.461
Amerikanske	5	15.748
Italienske	3	8.987
Polske	2	16.204
Panamaske	1	728
Litauiske	1	548
Ialt.....	1.701	568.393

Skandinavien

Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavien afholdt Generalforsamling i Mandags. Højesteretssagfører Winther dirigerede. Formanden, Dr. Krag, aflagde Beretning. De urolige økonomiske Forhold ude i Verden giver sig Udslag i, at der af Aarets Overskud henlægges 600,000 Kr. til et Katastrofefund. Overskudet andrager 2,419,496 Kr. mod sidste Aar 2,185,000 Kr. Brandforsikringens Overskud er 140.000 Kr. større end i 1936. Sø- og Transportforsikringens Overskud er 37.000 Kr. mindre.

I det forløbne Aar, sagde Dr. Krag, har vi her i Landet betalt 341,964 Kr. i Skatter og Afgifter.

Et til Finansministeren indsendt Andragende om at indrømme Selskabet en Nedsættelse af Merindkomstskatten under Henviisning til, at Merindkomsten fremkom paa Grund af, at vi i et af Sammenligningsaarene havde haft et stort Tab ved U. S. A. og den danske Kronens Devaluering, blev afslaaet.

Der foreslaas at udbetale et Udbytte paa 10 pCt. til Ak-

tionærerne, 2 pCt. mere end i Fjor. Den Konsolidering af Kapitalopsparing, der har fundet Sted i de senere Aar, vil sandsynliggøre, at der ogsaa i Fremtiden kan udbetales 10 pCt. I 1937 har Selskabet i fremmed Valuta til de danske Banker hjemført Beløb svarende til 2,530,000 Kr. Der udbetattes til Udlandet 385,000 Kr., saaledes at der netto er hjemført 2,145,000 Kr.

Beretning og Regnskab godkendtes uden Bemærkninger. Til Repræsentantskabet genvælges Direktør Vald. Hansen, Skibsreder Marius Nielsen og Direktør K. E. Sthyr.

D.D.P.A. 15 pCt.

Bestyrelsen for Det danske Petroleum Aktieselskab har vedtaget at foreslaa Selskabets aarlige Generalforsamling af Aarets Overskud, derunder Fortjeneste paa Selskabets Skibe i Udenrigsfarts, at udbetale en Dividende for 1937 af ialt 15 pCt.

Store Nordiske Telegrafelskab

Af Det Store Nordiske Telegraf Selskab er der udsendt følgende korte Meddelelse:

Efter den kommende Generalforsamling trækker Generalkonsul W. Weimann sig tilbage som Formand. Han vedbliver at være Medlem af Bestyrelsen. Til hans Efterfølger som Formand har Bestyrelsen udsat Kammerherre O. C. Scavenius.

Fra 1. Juli at regne er Underdirektør Bent Suenson udnævnt til Direktør i Selskabet.

Søsætning

Fra Burmeister & Wains Skibsværft paa Refshaleøen søsattes i Onsdags et Fragt-Dieselmotorskib, der skal leveres til Skibsreder Leif Høegh i Oslo. Det nye Skib, der er Værftets Byggenummer 637, og som bygges til Lloyds Klasse, har følgende Dimensioner: 390 × 54 × 28 Fod med en Lasteevne paa 9,000 Tons d.w. Der indrettes 35,000 Kbf. isoleret Lastrum og 1,000 Kbf. Proviandrum med Sabroe Køleanlæg. Endvidere bliver der 3 store Højtanke til vegetabiliske Olier.

Paa Baaddækket indrettes en stor Salon og 6 Passagerkahytter.

Hoved-Maskineriet kommer til at bestaa af en B. & W. 6-cyl. 2-Takst Dieselmotor paa 5,500 HK., beregnet til at give Skibet en Fart paa Last af 15½ Knob.

Det nye Skib, der er et Søsterskib til det i Fjor fra Værftet til samme Rederi leverede »Høegh Silverstar«, faar Navnet »Høegh Silvercrest«, og Afleveringen er fastsat til midt i Juli Maaned.

Svendborg Navigationsskole

Eksamen ved Svendborg Navigationsskole begynder den 8. Juni og varer Maaneden ud. Skolen har saa Sommerferie i Juli, hvorefter nye Kursus paabegyndes 1. August til alle nautiske Eksamener og Radioprøver.

Til den forestaaende Eksamen indstilles 10 Skibsførerelev, 11 Styrmand, 11 Sætteskipper- og Kystskipperlev samt 5 Radiotelegrafister.

»Inge Mærsk« hedder nu »Trio«

Dampskibsselskabet »Svendborg«, har solgt Damperen »Inge Mærsk«, bygget i Svendborg 1922, til Sverige. Damperen, der har været til Eftersyn ved Aalborg Værft, er nu overtaget af den nye Ejer, Rederi-Aktiebolaget Frode i Stockholm, og er under Navnet »Trio« afsejlet fra Værftet.

Prøvetur

Der afholdtes i Lørdags Prøvetur i Sundet med Tankmotorskibet »Otina«, der er bygget ved Odense Staal-skibsværft til Anglo-Saxon Petroleum Ltd. i London. Skibet, der laster ca. 10,000 Tons, løb af Stabelen i Odense den 22. Marts.

Prøvetur

»Transilvania«, det første af de to store Passagerskibe, som Burmeister & Wain har under Bygning til Rumænien, foretog i Lørdags sin første Prøvetur i Sundet.

»Transilvania« vil — ligesom Søsterskibet »Basarabia«, der først afleveres om nogle Maaneder — faa en ganske overordentlig fin og luksuøs Passagerindretning. Kahytterne vil repræsentere det ypperste af, hvad dansk Skibsudstyr og Møbelkunst kan præstere: elegant indlagt Arbejde, smukt afstemte Farver og fine Linier.

Skibene bliver paa ca. 8,000 Tons; de skal drives hver af to Dieselmotorer paa tilsammen 18,000 HK., og Farten bliver vistnok et Par Knob over de 20. Paa alle Skibsteknikkens Omraader bliver Udstyret det fineste og mest moderne. Proviantkøleanlæg og Kølemaskineri til en Del af Lastrummene leveres af Thomas Ths. Sabroe & Co., der ogsaa forsyner flere af Salonerne med Anlæg for Luftkonditionering.

»Peder Wessel« ude for Uheld

Da Færgeren »Peter Wessel« forleden Morgen skulde lægge til Kajen i Larvik, blev den taget af Strømmen og ført ind mod Kajen. En Plads under Bovyporten fik en Bule. Færgeren blev taget ud af Ruten og afgik til Sandefjord for at reparere, dog kun for en Dag.

Kun 2 Hjuldampere tilbage

Bortset fra Færgerne har vi her i Landet nu kun 9 Sejlskibe tilbage, heri endda medregnet et Par Lystfartøjer, fremgaar det af Søfartsministeriets Skibsliste for 1938.

Ogsaa Hjuldampernes Antal svinder stærkt ind. Statsbanerne var i mange Aar Ejer af de fleste danske Hjulskibe; de har nu kun 1 Hjulfærge tilbage, og den lagde op, da Oddesundbroen blev taget i Brug.

Af private Hjuldampere er der kun 2 tilbage: »Frits Juel« i Svendborg og Danmarks ældste Damp »Hjejlen« i Silkeborg.

Pensionsforsikringsanstalten A/S

Forrige Tirsdag afholdtes Repræsentantskabsmøde og Generalforsamling i »Pensionsforsikringsanstalten«, hvor der aflagdes Beretning og Regnskab for Aaret 1937, der kunde karakteriseres som et Aar paa Højde med Anstaltens bedste.

Tilgangen til Pensionsforsikringsanstalten havde været meget betydelig, og da Afgangen i Forsikringsbestanden samtidig havde været ret lav, maatte Nettofremsgangen karakteriseres som tilfredsstillende.

Der var i 1937 tegnet Forsikringer til en samlet aarlig Alderspension af ca. 2.481.000 Kr., hvortil var knyttet Invalidepensioner til et lidt større Beløb foruden Enkepensioner og Børnecenter.

Præmieindtægten — ekskl. Indskud — udgjorde ca. 5.285.000 Kr., hvilket var en Stigning fra forrige Aar paa ca. 560.000 Kr.

Renteindtægten var steget til 1.900.000 Kr., og Anstaltens samlede Aktiver udgjorde nu ca. 72 Millioner Kroner.

Anstaltens Overskud — inkl. det fra forrige Aar overførte Beløb paa 24.976 Kr. — udgjorde 900.730 Kr. Af dette Overskud fordeltes der til Sikkerhedsfonden 290.000 Kr., til Bonusfonden 550.000 Kr., til Udbytte til Aktionærerne afsattes 50.000 Kr. (5 pCt. af Aktiekapitalen — den højeste Forrentning Vedtægterne tillader), og Resten af Overskuddet 10.370 Kr. overførtes i ny Regning.

Bonusfonden kom herefter op paa 935.000 Kr.; og til denne Fond var der i Aarenes Løb henlagt ialt 4.585.000 Kr., hvoraf der hidtil til Opskrivning af de forsikredes Policer var fordelt 3.650.000 Kr.

Der udviklede sig efter Beretningen en kort Diskussion, hvorunder Maskinmester K. A. Rasmussen gjorde sig til Talsmand for, at Arbejdsgiver og Funktionær sammen skulde forsøge at faa Pensionerne hævede. Vel betalte Funktionærerne i Forvejen rigeligt til Pensionsforsikringspræmierne, men hvis Arbejdsgiverne kunde tænke sig t. Eks. at yde 2 pCt. mere, end Tilfældet er nu, vilde Maskinmesteren formene, at Funktionærerne vilde gaa med til at betale 1 pCt. mere.

Direktør Maegaard svarede straks, at for Rederierne var Tidspunktet næppe kommet til at gaa med til nogen Forhøjelse af Præmierne, saalænge Staten bebyrdede Rederne med saa store Skatter og Afgifter, som Tilfældet var.

Nye Kaptajner i D.F.D.S.

I Det Forenede Dampskibs Selskab er udnævnt 4 nye Kaptajner, der alle i længere Tid har fungeret som Førere i forskellige Skibe.

De nyudnævnte er Kapt. I. E. Petersen, der i Sommer skal afløse Førerne i de 4 store Skibe i Aarhus- og Aalborggruterne, Kapt. Chr. Nielsen, Dampskibet »Svanholm«, Kapt. N. O. Fabricius, Dampskibet »Olac«, og Kapt. Carl Svann, der midlertidig fører Dampskibet »Sleipner«.

»Anglo Mærsk« flot igen

Tankmotorskibet »Anglo Mærsk«, der tidlig Lørdag Morgen gik paa Grund ved Indsejlingen til Syddokken i Buenos Aires, kom flot igen Lørdag Nat, efter at Skibet var lettet noget ved Lægtring. Søndag Morgen Kl. 1 fortsatte Skibet sin Rejse.

Stabelafløbning

Fra Odense Staal-skibsværft ved A. P. Møller er søsat Værftets Nybygning Nr. 71, et Tankskib, der bygges til Rederiet Phs. van Ommeren, Rotterdam. Skibet har en Dødvægtskapacitet paa 14,500 Tons, det bygges til Lloyd's højeste Klasse og har følgende Dimensioner: Længde mellem Perpendikulærer 480' 0", Bredde paa Spant 65' 3", Dybde til øverste Dæk 35' 10".

Maskinen, der placeres agter, leveres af Burmeister &

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2003

R A N D E R S

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Wain, København, og bestaar af en 7-cylindret Dieselmotor, der er i Stand til at udvikle 4700 HK. Skibet bliver udstyret med dampdrevet Hjælpemaskineri, Dækspil og Styremaskine etc.

Afløbningen, der forløb glat, overværedes af Mr. Phs. van Ommeren sen. og Mr. Bernhard van Ommeren fra Rederiet samt af Repræsentanter fra Lloyds Register. Det var oprindelig Meningen, at Skibet skulde have været døbt af Miss J. A. de Voogt, som imidlertid var forhindret i at komme, og Daabshandlingen foretoges da af Miss B. Momma. Skibet døbttes »Barendrecht«.

Branden paa »Tongking«

Kaptajn A. Berg og en Del af Besætningen afgav i Lørdags Søforklaring i Sø- og Handelsretten i Anledning af Motorskibet »Tongking«s Brand for nogle Maaneder siden. Der fremkom intet Nyt udover de tidligere omtalte Forhold ved Branden, hvor »Tongking« blev ødelagt. Kaptajn Berg mente, at Ilden maatte skyldes Tobaksrygning under Lastning af Kopraen eller Kortslutning i de elektriske Ledninger, men dette lader sig iøvrigt ikke opklare. Alle Passagerer og Mandskabet naaede som bekendt velbeholdne i Land.

Den nye Storebæltsfærge

De nærmere Enkeltheder vedrørende Bygningen af den nye Storebæltsfærge, der skal bygges paa Helsingør Skibsværft, foreligger nu. Man vil bygge Færgen tre Meter længere end de andre Dieselmotorfærger, og Maskinkraften forøges med 1000 HK, saaledes at Færgens Maksimumsfart kommer op paa 16½ Knob.

Under Overvejelserne har man været inde paa, at Hastigheden skulde sættes op til 18 Knob, men da det vilde betyde en stor Merudgift paa flere Omraader, har man opgivet Planen.

Den nye Færge skal være færdig til næste Sommer.

»Stockholm« søsat

Svenska Amerikaliniens Motorskib »Stockholm« søsættes i Søndags fra Værftet i Monfalcone. Prinsesse Ingeborg, den svenske Minister i Rom, av Wirsner, samt talrige Repræsentanter fra det svenske Rederi og andre svenske Gæster overværede Stabelafløbningen.

PERSONALIA

70 Aar

Konsul, fhv. Skibsreder O. H. Barentzen fyldte Tirsdag 70 Aar.

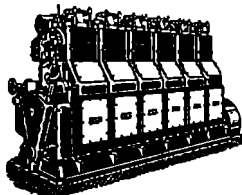
Konsul Barentzen har i Tidens Løb været Leder af en lang Række Selskaber, bl. a. A/S Det forenede Bugerselskab og De forenede Bugerselskaber. Kendt er hans store Idrætsinteresse. Han opholder sig nu mest i Frankrig, men var i sin Tid et kendt Navn indenfor dansk Skibsfart og Erhvervslivet i sin Helhed.

Dødsfald

Den kendte gamle Søofficer og Opfinder, tidligere Kaptajn i Marinen, Carl Clausen, er død, 80 Aar gammel.

Kaptajn Clausen var en Tid lang Lærer i Navigation ved Søofficersskolen og desuden Bestyrer af Flaadens Kompassvæsen og af Prøvekammeret for Skibslus og Kompasser. Han har gjort flere søtekniske Opfindelser og bl. a. skrevet »Astronomisk Navigation«. Blandt hans Opfindelser kan nævnes en Deflektor og en Kontroltydemaal.

Tidligere Skibsfører, Kaptajn H. P. Rasmussen, Thuro, er afgang ved Døden, 81 Aar gammel. Kaptajn Rasmussen hørte til de i sin Tid kendte Sejlskibsførere, idet han i over 25 Aar førte sit eget Skib, Skonnerten »Lilly«. For en Del Aar siden gik han i Land og drev en Købmandsforretning paa Thuro.



BUKH DIESEL MOTORER
4 TAKT
MED TRYKFORSTØVNING
MED TRYKLOMLØSSMØRNING
HOVED-
MOTORER 6 - 600 H. K. HJÆLPE-
MOTORER
A/S MOTORFABRIKEN BUKH
TELF. 505 . KALUNDBORG . TELF. 506

POSITIONSLISTE PR. 31. MAJ 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aarø* ank. Setubal 10.5.
s.s. *Aarø*, Bastrup, ank. Boness 31.5.
s.s. *Aase* afg. Antwerpen 24.5. til Oporto.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Santos 18.5.
s.s. *Absalon* pass. Ushant 23.5.
m.s. *African Reefer* pass. Dungeness 28.5.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Suez for Aden 29.5. udg.
s.s. *Agnete* afg. Malta 20.5.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Murmansk 16.5.
s.s. *Alabama* afg. St. Vincent 25.5. til Madeira.
s.s. *Alf* ank. Gdynia 24.5.
s.s. *Alfa* afg. Cardiff 31.5.
s.s. *Algarve* ank. Rotterdam 30.5.
m.s. *Almena* afg. New York 21.4. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Kbhvn. 30.5. hjg.
s.s. *Allsund*, Hansen, afg. Vejle 29.5. til Gdynia.
m.s. *American Reefer* afg. Santos 30.5.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Kingston for Los Angeles 29.5. udg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Buenos Aires 25.5. til Aruba.
s.s. *Anna* pass. Ushant 31.5.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Shanghai 27.5.
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Sydney 28.5. hjg.
s.s. *Anne* ank. Bordeaux 18.5.
m.s. *Argentina* ank. Antwerpen 30.5.
m.s. *Arizona* ank. Rosario 23.5.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Beyrouth 18.5.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Haiphong 29.5.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Fremantle for Las Palmas 26.5. hjg.
s.s. *Asko*, Hansen, ank. Granton 29.5.
s.s. *Aslaug* afg. London 26.5. til Kbhvn..
m.s. *Asnæs* pass. Hammershus 29.5.
m.s. *Astoria*, Norregaard, afg. Dairen 29.5.
s.s. *Astra* afg. Caibarien 23.5.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Wemours 28.5.
m.s. *Australian Reefer* afg. Dakar 27.5.
m.s. *Australien*, Hansen, ank. Haiphong 23.5. hjg.
s.s. *Avance* oplagt.

B

s.s. *Belgien* afg. Leith 24.5.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Philadelphia 14.5.
s.s. *Bergenshus* ank. Kbhvn. 30.5.
s.s. *Bertha* pass. Brunsbüttel 24.5.
s.s. *Bes* pass. Flamborough Hd. 29.5.

s.s. *Betta* afg. Dalsbruk 1.8.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Nørresundby 20.5.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Mobile 21.5.
s.s. *Birgitte* ank. Stettin 24.5.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Skagen 29.5. p. R. t. Køge.
s.s. *Bodil* afg. Pateniemi 31.5.
s.s. *Bogø*, Nielsen, oplagt.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Port Said for Marseilles 30.5. hjg.
m.s. *Bornholm*, Havre-Pettersen, afg. Casablanca 21.5. til Gloucester N. J.
s.s. *Bothal* afg. Blyth 31.5. til Kbhvn.
s.s. *Brasilien* afg. Rio 20.5. til Madeira.
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Terceira 25.5.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Three Rivers 22.5.
s.s. *Britta* afg. Sines 27.5.
s.s. *Broholm* afg. Marsin 29.5. til Alexandria.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Santiago de Cuba 28.5.
s.s. *Brynhild* afg. Montreal 24.5. til Kbhvn.

C

m.s. *California* ank. Buenos Aires 28.5.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Panama Kanal for London 29.5. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Santos 26.5.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Falmouth 19.5. til Las Piedras.
s.s. *Carmen* afg. Lipari 30.5.
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 30.5.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Balboa 17.5.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Singapore for Hongkong 27.5. udg.
m.s. *Chilean Reefer* afg. Hamburg 31.5.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. St. Thomas 26.5. til Queens-town.
m.s. *Chr. Holm* pass. Cap Horn 30.5. p. R. t. Talara.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Port Said 26.5. p. R. t. Stockholm.
s.s. *Christiansborg* afg. Palenque 21.5.
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Danzig 29.5. til Ghent.
s.s. *Clara Clausen* afg. Aalborg 26.4. til Lübeck.
s.s. *Clara*, Johansen, oplagt København.
m.s. *Columbia*, Bronér, afg. London 19.5.
s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Helsingør 20.5.
s.s. *Cyril*, Tramp, afg. Swansea 31.5.

D

s.s. *Dagmar* ank. Pertusola 29.5.
s.s. *Dagmar* ank. London 31.5.
s.s. *Dagmar Clausen* ank. Aarhus 17.5.
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Aarhus 28.5.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

31.5.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	453,60	AMSTERDAM.....	260,25
BERLIN.....	181,85	STOCKHOLM.....	116,65
PARIS.....	12,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,60	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,40	PRAG.....	15,90
ROM.....	24,05	WARSAWA.....	85,90

m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Dairen 20.5.
 m.s. *Danmark* afg. Rouen 24.5. til Baytown.
 s.s. *Delaware* afgik Halmstad 12.5. til New London.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Montreal 23.5.
 s.s. *Ebro* afg. Algier 30.5. til Tunis.
 s.s. *Edv. Nissen* pass. Las Palmas 15.5. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Effie Mærsk* oplagt.
 s.s. *Egholm* afg. Lisbon 28.5. til Gdynia.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Sassandra 30.5.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Le Havre 21.5.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 20.5.
 s.s. *Elisabeth* ank. Blyth 25.5.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Middlesbrough 26.5.
 s.s. *Ellen* pass. Dunnet Hd. 26.5. ostg.
 s.s. *Ellensborg* afg. Methil 30.5.
 s.s. *Else* ank. Immingham 27.5.
 s.s. *Emanuel* afg. Antwerpen 18.5. til Saint John, New Brunswick.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Swansea 5.5. til Levis.
 m.t. *Emma Mærsk* ang. Colombo 26.5.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Hartlepool 28.5.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *Enigheiden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* afg. Freetown 28.4.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* ank. Hull 29.5.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. San Francisco 25.5. hjg.
 s.s. *Ester* afg. Algiers 31.5.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Santander 27.5.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Gdynia 21.5.
 s.s. *Estrid* afg. Santos 13.5. til Rotterdam.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 30.5. hjg.

F

s.s. *Fano*, Korff, oplagt.
 m.s. *Fano* pass. Hollenau 29.5.
 s.s. *Finland* afg. Tyne 17.5.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Port Swettenham 1.6. hjg.
 s.s. *Flynderborg* afg. Antwerpen 28.5.
 s.s. *Frankrig* afg. Nordenham 24.5.
 s.s. *Fredensborg* pass. Burling Isl. 30.5.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Cagliari 30.5.
 s.s. *Freya* pass. Dungeness 23.5.
 s.s. *Frida* pass. Christobal 27.5.
 s.s. *Frode* afg. New York 23.5. til Oslo.
 s.s. *Fylla* afg. Danzig 25.5. til Hull.

G

s.s. *Garonne* ank. Aarhus 27.5.
 s.s. *Georgia* afg. New Orleans 21.5. til Norfolk, Va.
 s.s. *Gerda* ank. Requejada 29.5.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Libreville 26.5.
 s.s. *Gerd* afg. Hampton Rds. 8.5. til St. Thomas.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 12.5.
 s.s. *Gorm* afg. Norfolk, Va., 28.5. til Galveston.
 s.s. *Grete* ank. Trinity 30.5.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Los Angeles 24.5. til New York.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* ank. Whitehaven 19.5.
 s.s. *Gudrun* afg. Dakar 11.5. til Bordeaux.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Abadan 18.5.
 s.s. *Gunhild* pass. Cuxhaven 12.5.
 s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Skagen 15.5.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 30.4. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. New York 11.5.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Burntisland 28.5.
 s.s. *Halldan* ank. Havre 30.5.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Haifa 21.5. til Constantza.
 s.s. *Hans*, From, pass. Helsingør 31.5.
 s.s. *Hans Broge* ank. Ymuiden 27.5.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. London 20.5.
 s.s. *Harald* forv. afg. Danzig 31.5. til Kbhvn.
 s.s. *Harriet* afg. Musel 30.5.
 s.s. *Helene* afg. Gdynia 1.6.
 s.s. *Helga* ank. Valparaiso 30.5.
 m.s. *Helvig* afg. New York 12.5. til London.

m.s. *Henning Mærsk* pass. Flores 27.4.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Leningrad 22.5.
 m.s. *Herdis* ank. Teneriffa 14.5.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Bordeaux 25.5. til Cardiff.
 s.s. *Hilde* afg. Alexandria 7.5. til Jaffa.
 s.s. *Hindsholm* forv. afg. Liverpool 31.5. til Swansea.
 s.s. *Holland* afg. Gdynia 24.5.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Glasgow 21.5. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt København.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Liverpool 19.5.
 s.s. *Inger* ank. Liverpool 30.5.
 s.s. *Inger Toft* ank. Pictou 30.5.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Paresboro 26.5.
 m.s. *Irland*, Mcinertz, ank. Three Rivers 22.5.
 s.s. *Ivar* ank. Grangemouth 30.5.
 s.s. *Ivan Kondrup* ank. Kbhvn. 29.5.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* forv. afg. Kbhvn. 4.6. til Riga.
 s.s. *Jacob Mærsk* pass. Ushant 26.5.
 s.s. *Jan, Jacobsen*, afg. Cardiff 19.5. til Oran.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Teneriffa 12.5.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Bangkok for Singapore 27.5. hjg.
 s.s. *Jenny* afg. Teneriffe 28.5.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Svendborg 18.5.
 s.s. *Johanne* afg. Cardiff 31.5.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Bayonne 25.5.
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 1.6. til Kbhvn.
 s.s. *Jonna* pass. Dungeness 31.5.
 s.s. *Juliane* ank. Frederikshavn 20.5.
 s.s. *Jutta* afg. Lisbon 27.5.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Port Said 31.5. udg.
 s.s. *Jytte* ank. Gdynia 20.4.
 s.s. *Jagersborg* pass. Hollenau 29.5.

K

s.s. *Kai*, Friis, dokker København.
 s.s. *Kalo*, Breckmann, ank. Campbellton 30.5.
 s.s. *Karen* ank. Stralsund 23.5.
 s.s. *Karen Toft* ank. Sunderland 26.5.
 s.s. *Karla* ank. Antwerpen 29.5.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 30.5.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Sanntander 23.5. til Bilbao.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Stettin.
 s.s. *Kentucky* afg. Kbhvn. 31.5. til Gdynia.
 s.s. *Kirsten* ank. Cork 13.5.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Barry 19.5. til St. John's, N.F.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Kbhvn. 24.4., lagt op.
 s.s. *Knud* afg. Kbhvn. forv. 31.5. til Aalborg.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Svendborg 19.5. til Newcastle.
 s.s. *Knud* afg. Danzig 25.5. til Sfax.
 s.s. *Kongea* afg. Aalborg 24.5. til Thorshavn.

L

s.s. *Laila* afg. Iquique 30.5.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Singapore 29.5. udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* pass. Madeira 27.5.
 m.s. *Leise Mærsk* pass. Perim 20.5.
 s.s. *Lica Mærsk* pass. Galata 18.5.
 s.s. *Liljand*, Hartmann, afg. Sorel, Que 19.5. til Viipuri og Wasa.
 s.s. *Lilian* pass. Helsingør 29.5.
 s.s. *Lilleborg* ank. Kghvn. 28.5.
 s.s. *Lily* ank. Burntisland 22.5.
 s.s. *Linda* afg. Liverpool 31.5.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 14.5., lagt op.
 s.s. *Lotta* sosat Aalborg 22.4.
 s.s. *Lotte* afg. Hartlepool 25.5. til Bremen.
 m.s. *Louisiana* afg. Buenos Aires 31.5. til Santos.
 s.s. *Lynæs* pass. Skagen 22.5.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Quebec 10.5.
 s.s. *Magnus* afg. Danzig 31.5. til Tallinn og Riga.
 s.s. *Maja* ank. Veitsiluoto 29.5.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Saigon 22.5. hjg.
 s.s. *Marø*, Rasmussen, ank. Sousse 29.5.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Hongkong 25.5.
 s.s. *Margit*, Jensen, dokker København.
 s.s. *Margrete* pass. Hanstholm 22.5.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 30.5.
 s.s. *Marianne* afg. Immingham 21.5.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. N. Waterweg 18.5. til Yey West.
 s.s. *Marie Toft* afg. Antwerp 25.5.
 s.s. *Marna* ank. New York 29.5.
 m.s. *Marocco* afg. Neapel 27.5. til Catania.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Cadiz 30.5.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Cabo Carvoeiro 22.5.
 s.s. *Marx* afg. Methil 25.5. til Wiborg.
 m.s. *Maryland* afg. Kbhvn. 11.5. til Montreal.
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Helsingør 26.5. sydg.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSENGFORS (Finland)

Filialkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Hamburg 29.5. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 25.5.
 s.s. *Michael Jebsen* ank. Hongkong 8.4.
 s.s. *Minsk* afg. Algier 25.5. til Alexandria.

N

s.s. *N. C. Monberg* afg. Kbhvn. 31.5. til Grangemouth.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* ank. Sørnæs 26.5.
 s.s. *Nancy* afg. Marseille 31.5.
 s.s. *Nerma* afg. Gdynia 31.5.
 m.s. *Nevada* afg. Montreal 20.5. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Yokohama 15.5.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. New York 12.5. til Yokohama.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Bordeaux 19.5. til Setubal.
 s.s. *Niobe* ank. Kongshavn 30.5.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* afg. New York 10.5. til Japan.
 s.s. *Nordborg* ank. West Hartlepool 26.5.
 s.s. *Nordby* afg. Fredericia 25.5. til Danzig.
 m.s. *Norden* afg. New York 26.5. til Jacksonville.
 m.s. *Nordfarer* ank. Nakskov 11.5.
 m.s. *Nordhavet* afg. Philadelphia 13.5. til Santiago.
 m.s. *Nordhval* afg. Los Angeles 26.4. til Kobe.
 m.s. *Nordkap* ank. Montevideo 26.5.
 s.s. *Nordlys* afg. Rouen 18.5. til Montreal.
 m.s. *Nordpol* ank. Kobe 12.5.
 m.s. *Normandiet*, Havre-Petersen, afg. Buenos Aires 11.5. til Avonmouth.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 31.5.
 s.s. *Olga* ank. Antwerpen 24.5.
 m.s. *Olga S.* pass. Prawle Pt. 11.5. vestg.
 s.s. *Oluf Mærsk* pass. La Coubre 27.5. indg.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Dominica 21.5.
 m.s. *Oregon* afg. Aalborg 25.5. til River Plate.
 s.s. *Orion* ank. Kbhvn. 9.5.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Danzig 27.5.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Frederikshavn 18.5.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Freetown 18.5.
 s.s. *P. N. Dam* ank. Belize 11.5.
 m.s. *Panama*, Juel-Christensen, afg. Dakar for Fremantle 14.5. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, pass. Kbhvn. 30.5. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Paula* ank. Valparaiso 10.5.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Port Said for Sfax 31.5. hjg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Boston 19.5. til Manila.
 s.s. *Pia* pass. Vlissingen 30.5.
 s.s. *Polly* pass. Kbhvn.s Red 24.5.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, pass. Kbhvn. 28.5. p. R. t. Bayonne.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Algiers 18.5. til Alexandria.
 s.s. *Randa* afg. Gdynia 31.5.
 s.s. *Riga* ank. Kbhvn. 30.5.
 s.s. *Rigmor* ank. Dunston 23.5.
 s.s. *Rikke* afg. Danzig 27.4. til Nice.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 30.5.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Kbhvn. 4.5. til Hamburg.
 s.s. *Robert* ank. Blyth 21.5.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. London 27.5. til Philadelphia via New York.
 s.s. *Rosenborg* ank. Cardiff 29.5.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 31.5. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Hongkong 18.5.

s.s. *Samso*, Pedersen, ank. Helsingør 31.5.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Amsterdam 28.5.
 s.s. *Scolia*, Nielsen, ank. Copenhagen 30.5.
 s.s. *Sejrø*, Teilman-Thomsen, afg. Cagliari 27.5.
 s.s. *Selma* afg. Veitsiluoto 30.5.
 s.s. *Sessa* pass. Christobal 28.5.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Kbhvn. 23.5.
 s.s. *Signe* afg. Lisbon 21.5. til Genoa.
 s.s. *Sigrid* afg. Frederikshavn 23.5.
 s.s. *Silkeborg* ank. San Juan de Nieva 24.5.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.
 s.s. *Skagen* ank. Dordrecht 30.5.
 s.s. *Skagerak* afg. Gdynia 6.5.
 s.s. *Skandia* afg. Botton Rouge 29.5.
 s.s. *Skjold* ank. Dunkirk 29.5.
 s.s. *Skodsborg* ank. Leith 29.5.
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 31.5. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Picton 31.5.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. London 20.5.
 s.s. *Sophie* afg. Gdynia 18.5.
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen 31.5. til Kolding.
 s.s. *Stal*, Nielsen, dokker Aalborg.
 s.s. *Stella* pass. Dungeness 31.5.
 s.s. *Stjerneborg* pass. Balboa 26.5.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Kbhvn. 12.5., lagt op.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Bayonne 10.5.
 s.s. *Svanhild* ank. Chester 29.5.
 s.s. *Svend Pii* ank. Boston 26.5.
 s.s. *Søborg* ank. Methil 31.5.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Manchester 30.5.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Fremantle 28.5.
 s.s. *Tanja* ank. Bristol 26.5.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Pedro 22.55.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Stettin 1.6.
 s.s. *Tekla* ank. Tyne 15.5.
 s.s. *Tennessee* afg. Neufahrwasser 25.5. til Santos.
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 13.5.
 s.s. *Tonny*, Schröder, afg. Riga 31.5. til Danzig.
 s.s. *Tove* ank. Tyne 23.5.
 s.s. *Tovelil*, Bang, pass. Terceira 21.5.
 s.s. *Transporter* afg. Odense 24.5. til Blyth.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Aarhus 31.5.
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 31.5. til Trondhjem.
 s.s. *Tula* afg. Kbhvn. 28.5. til Antwerpen.
 m.s. *Tunis* ank. Antwerpen 28.5.

U

s.s. *Ulla* ank. Santos 27.5.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Tyne 8.5.
 s.s. *Uranienborg* pass. Lizard Head 29.5.

V

s.s. *Valborg* ank. Porsgrund 20.5.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Boston 29.5.
 s.s. *Venus* afg. St. John, N.B. 21.5.
 s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
 s.s. *Viborg* afg. Gdynia 31.5.
 s.s. *Viola* pass. Dungeness 18.5. vestg.
 s.s. *Virginia* ank. Montreal 27.5.
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerato Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. Galveston 30.5.
 s.s. *With. Colding* ank. Vejle 23.5.
 s.s. *Wm. Th. Malling* afg. Kbhvn. 31.5. til Blyth.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 31.5. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

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: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

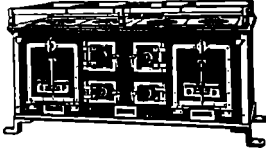
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
 Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

*Kabys & Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —
 Brasilien — Nordafrika — Italien —
 Spanien — Portugal — Frankrig —
 Belgien — Tyskland — Storbritannien —
 Island — Norge — Sverige — Danzig —
 Letland — Litauen — Estland —

**GIESCHE**
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

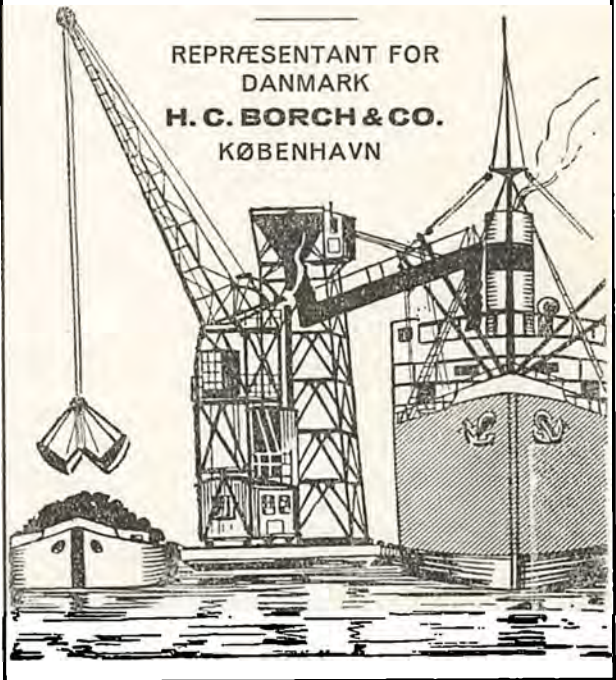
Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Glesche.

REPRÆSENTANT FOR
DANMARK
H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN

**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkcco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Mørke Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Tolbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13778.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 1. Juni 1938.

Nr. 22.

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

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

I. Østersøen.

1655. Danmark. Bornholm. Svaneke S. Maalt Mil. Rettelse til E. f. S. Nr. 21/1578 1938.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 21/1578 1938 meddeles, at Pladsen for *Svaneke* Fyr, paa *Sandkaas Odde* er $55^{\circ} 07' (54'')$ N. $15^{\circ} 09' (27'')$ E.
(E. f. S. Nr. 21/1578 1938. Kort Nr. 231 og 262. Fyr-Fort. Nr. 490.)

1656. (T). Sverige. Gotland N.-Kyst. Färösund. Lystønde midlertidig inddraget.
(U. f. s. Nr. 21/1535. Stockholm 1938.)

Lystønden *Färösund norra* paa c. $57^{\circ} 55' N.$ $19^{\circ} 02' E.$ er midlertidig inddraget for Eftersyn for et Tidsrum af c. 14 Dage.

1657. (T). Sverige. Landsort. Fyr midlertidig forandret. Fyr forandres. Oplysning om Taagesignal.

(U. f. s. Nr. 21/1534. Stockholm 1938.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 16/1181 1938, Pkt. 3 og 1 meddeles, at *Landsort* Hovedfyr paa c. $58^{\circ} 44' N.$ $17^{\circ} 52' E.$ midlertidig for et Tidsrum af c. 10 Nætter viser hvidt, fast Lys med rødt Et-Blink hver 30^s . Synsvidde: 16 Sm for hvidt Lys og 13 Sm for rødt Lys.

I Løbet af den ovennævnte Tid forandres Hovedfyret saaledes, at dette, naar det atter træder i Virksomhed, viser hvidt Gruppe-Blink, 5 Blink hver 1^m . Synsvidde: 18 Sm.

A n m. Den i E. f. S. Nr. 16/1181 1938, Pkt. 4 omtalte Forandring af Taage-signalet ventes at ville finde Sted i Slutningen af Sommeren 1938.
(E. f. S. Nr. 16/1181 1938. Kort Nr. 268.)

1658. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Skutskär. Lystønde midlertidig inddraget.

(U. f. s. Nr. 21/1533. Stockholm 1938.)
Lystønden *Skutskär inlopp* paa c. $60^{\circ} 39' N.$ $17^{\circ} 24' E.$ er midlertidig inddraget for Eftersyn.

1659. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lodskaaptajnen i Oulu.)
Fyrskibet *Kemi* paa c. $65^{\circ} 21' N.$ $24^{\circ} 21' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 49/3775 1937.)

- 1660. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Raahe (Brahestad). Kello Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 14/426. Helsingfors 1938.)
Den grønne Lysvinkel mellem Pejlingerne c. 10° og c. 14° i *Kello Fyr* paa 64° 41' 05" N. 24° 24' 44" E. er borttaget.
- 1661. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Raahe (Brahestad). Afmærkning forandret.**
(U. f. s. Nr. 14/424 og 14/427. Helsingfors 1938.)
1. Rød og hvid Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 64° 41' 11" N. 24° 23' 43" E. er ombyttet med en rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost.
2. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa 64° 39' 34" N. 24° 22' 23" E.
- 1662. Finland. Bottniske Bugt. Raahe (Brahestad). Lapaluoto. Sømærker inddraget.**
(U. f. s. Nr. 14/423. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:
1. Hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 64° 39' 30" N. 24° 24' 00" E.
2. Rød og hvid Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 64° 39' 27" N. 24° 24' 04" E.
3. De sorte og hvide Spirtønder med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa henholdsvis 64° 39' 28" N. 24° 24' 10" E., 64° 39' 33" N. 24° 24' 14" E., 64° 39' 38" N. 24° 24' 10" E. og 64° 39' 43" N. 24° 24' 02" E.
4. Rød og hvid Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 64° 39' 38" N. 24° 23' 57" E.
5. Hvid Spirtønde med et hvidt Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 64° 39' 42" N. 24° 23' 56" E.
- 1663. Finland. Bottniske Bugt. Helsingkallan Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa.)
Lys- og Fløjtetønden *Helsingkallan* paa c. 63° 37' N. 21° 49' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 49/3778 1937.)
- 1664. Finland. Bottniske Bugt. Norra Gloppsten. Lys- og Klokketønde genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 14/422. Helsingfors 1938.)
Lys- og Klokketønden *Norra Gloppsten* paa c. 63° 10' N. 21° 03' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 49/3779 1937.)
- 1665. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Korsö Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 14/429. Helsingfors 1938.)
Korsö Fyr paa 63° 11' 22" N. 21° 08' 38" E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s, Blink 1^s, Mørke 4^s. Iøvrigt uforandret.
- 1666. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki (Nystad). Stånggrund (Tankokari) Fyr slukket.**
(U. f. s. Nr. 14/425. Helsingfors 1938.)
Stånggrund Fyr paa 60° 43' 30" N. 21° 02' 04" E. er slukket.
(E. f. S. Nr. 16/1190 1938.)
- 1667. Finland. Skärgårdshavet. Kökar. Redningsstation oprettet.**
(U. f. s. Nr. 14/431. Helsingfors 1938.)
E. f. S. Nr. 20/1491 1938 annulleres og erstattes med:
En ny Redningsstation er oprettet paa 59° 53' 47" N. 20° 54' 00" E.
- 1668. Finland. Finske Bugt. Hamina W. Summanlahti. Ledemærker nedlagt.**
(U. f. s. Nr. 14/419. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Ledemærker er permanent nedlagt:
Summa övre västra og *Summa nedre västra* c. 60° 32½' N. 27° 05¼' E.
Summa övre östra og *Summa nedre östra* c. 60° 32½' N. 27° 06¼' E.

1669. (T). Tyskland. Greifswalder Oie E. t. N. Tønde midlertidig udlagt.
(N. f. S. Nr. 21/2150. Berlin 1938.)
En hvid Baaketønde med E.-Topbetegnelse og mærket *Greifswalder Oie-Ost* er for Sommeren midlertidig udlagt paa c. $54^{\circ} 15',_2$ N. $13^{\circ} 56',_9$ E.
1670. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Quitzlas. Afmærkning midlertidig forandret.
(N. f. S. Nr. 21/2150. Berlin 1938.)
Den hvide Baaketønde *Quitzlas-O.* paa c. $54^{\circ} 23',_5$ N. $13^{\circ} 43',_3$ E. er for Sommeren midlertidig ombyttet med en hvid Lys- og Klokketønde mærket *Quitzlas-O.* og forsynet med E.-Topbetegnelse. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s .
1671. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Arkona. Tønder og Fiskermærker udlægges midlertidigt.
(N. f. S. Nr. 21/2151. Berlin 1938.)
I Tiden fra 1. Juli til 7. August d. A. er til Tider mellem *Arkona* og *Arkona-Riff* E.-Tønde samt ud for *Vitte* udlagt en Del mindre, sorte og mindre, røde Tønder og Fiskermærker i videnskabeligt Øjemed.
Arkona: c. $54^{\circ} 41'$ N. $13^{\circ} 26'$ E.
1672. Tyskland. Lübecker Bugt. Neustadt Havneindløb. Oplysning om Duc d'Alber.
(N. f. S. Nr. 21/2240. Berlin 1938.)
De til Betegnelse af Havneindløbet tjenende sorte Duc d'Alber er paa Bagbords Side mærket med Tallene 1 til 3 og paa Styrbords Side med Bogstaverne A til C.
Hovederne af Duc d'Alberne paa Styrbords Side er desuden malet røde.
c. $54^{\circ} 06'$ N. $10^{\circ} 49'$ E.

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

1673. Sverige. Sundet. Lomma Bugt. Flädierev. Sømærke flyttet.
(U. f. s. Nr. 21/1545. Stockholm 1938.)
Den røde Stage med 1 nedadvendt Kost paa $55^{\circ} 42',_{50}$ N. $12^{\circ} 58',_{69}$ E., ved *Flädierev*, er flyttet til $55^{\circ} 42',_{37}$ N. $12^{\circ} 58',_{75}$ E.
(Kort Nr. 249 og 210.)
1674. Sverige. Sundet. Sjollen. Sømærker flyttet.
(U. f. s. Nr. 21/1544. Stockholm 1938.)
1. Den sorte Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon paa $55^{\circ} 38',_{21}$ N. $12^{\circ} 55',_{35}$ E. er flyttet til $55^{\circ} 38',_{38}$ N. $12^{\circ} 55',_{87}$ E.
2. Den sorte Stage med hvidt Bælte og 2 Balloner paa $55^{\circ} 39',_{01}$ N. $12^{\circ} 55',_{15}$ E. er flyttet til $55^{\circ} 39',_{00}$ N. $12^{\circ} 55',_{41}$ E.
(Kort Nr. 249 og 210.)
1675. (P). Sverige. Sundet. Flinterønden. Oskarsgrundet Fyrskib ombyttes midlertidig.
(U. f. s. Nr. 21/1543. Stockholm 1938.)
Omkring den 15. Juni d. A. ombyttes Fyrskibet *Oskarsgrundet* paa c. $55^{\circ} 35'$ N. $12^{\circ} 51'$ E. midlertidig med et Reserfyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakteren bliver uforandret. Taagesignal afgives med Klokke, hvormed der mindst hver 2. Minut gives 2 tæt paa hinanden følgende Slag.
1676. Danmark. Smaalandsfarvandet. Stammenakke E. Petersværft Bro. Bro forlænget. Dybde ved Brohoved forøget.
Petersværft Bro er blevet forlænget 4 m og foran Brohovedet er i en Bredde af 25 m foretaget en Uddybning til $3,0$ m. — Broen tages i Brug den 15. Juni d. A.
c. $54^{\circ} 58',_2$ N. $12^{\circ} 04',_8$ E.
(Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 532. Havnelods, Side 164.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1677. Danmark. Kattegat. Tangen NE. Lys- og Fløjtetønde atter i Orden.
Lys- og Fløjtetønden *Tangen NE.* paa c. $56^{\circ} 40' N.$ $10^{\circ} 59' E.$ er atter i Orden og viser normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 21/1652 1938.)
1678. Sverige. Kattegat. Glommen. Redningsstation nedlægges.
(U. f. s. Nr. 21/1546. Stockholm 1938.)
Glommen Redningsstation paa c. $56^{\circ} 55',_8 N.$ $12^{\circ} 21',_5 E.$ nedlægges uden nærmere Meddelelse den 1. Juli d. A.
(Kort Nr. 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 227.)
1679. (P). Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib ombyttes midlertidig.
(U. f. s. Nr. 21/1547. Stockholm 1938.)
Omkring den 10. Juni d. A. ombyttes Fyrskibet *Fladen* paa c. $57^{\circ} 13' N.$ $11^{\circ} 51' E.$ midlertidig for c. 1 Maaned med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Lufttaagesignal bliver uforandret. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Undervandstaagesignal.
1680. (T). Sverige. Skagerrak. Grisbådarne. Lys- og Klokketønde midlertidig inddraget.
(U. f. s. Nr. 21/1548. Stockholm 1938.)
Lys- og Klokketønden *Grisbådarne* paa c. $58^{\circ} 53' N.$ $10^{\circ} 50' E.$ er midlertidig inddraget uden at erstattes med en Reservetønde.
1681. Norge. Oslofjorden. Oslo Havn. Galten og Rausekkene Fyr. Oplysning om Fyr.
(B. f. F. Nr. 9. Oslo 1938.)
1. *Galten* Fyr paa $59^{\circ} 53' 32'' N.$ $10^{\circ} 42' 25'' E.$, W. for *Lindøya*, viser grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: 3 m. Synsvidde: $2,5$ Sm. Fyret lyser hele Horisonten rundt.
2. *Rausekkene* Fyr paa $59^{\circ} 53' 03'' N.$ $10^{\circ} 42' 07'' E.$, S. for *Nakholmen*, viser hvidt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: $3,3$ m. Synsvidde: 8 Sm. Fyret lyser hele Horisonten rundt.
Brændetid for begge Fyr: 8. Juli—31. Maj.
(E. f. S. Nr. 18/1395 1938.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1682. Norge. Møre—Romsdal. Smøla W. Griptarene. Lys- og Fløjtetønde endnu ikke udlagt.
(B. f. F. Nr. 9. Oslo 1938.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 12/855 1938 meddeles, at Lys- og Fløjtetønden *Griptarene* paa c. $63^{\circ} 16',_5 N.$ $7^{\circ} 16' E.$ først vil blive genudlagt paa Station i Løbet af Sommeren 1938.
(N. f. L. Nr. 12/855 1938.)
1683. Tyskland. Jade. Aussenjade Fyrskib flyttet.
(N. f. S. Nr. 18/1913. Berlin 1938.)
Fyrskibet *Aussenjade* er flyttet c. $0,4$ Sm N. efter til $53^{\circ} 52' 18'' N.$ $7^{\circ} 55' 42'' E.$ i 17 m Vand.
(Kort Nr. 264.)
1684. Holland. Terschellingerbank. Fyrskib genudlagt.
(B. a. Z. Nr. 119/1418. 's-Gravenhage 1938.)
Fyrskibet *Terschellingerbank* paa c. $53^{\circ} 27' N.$ $4^{\circ} 47',_5 E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 18/1357 1938.)

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

- 1938
- 1/18 *Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.*
- 4/237 *Tyskland. Rügen N. Undervandshindring.*
- 5/301 *Tyskland. Stolpe Banke S. Oplysning om Vrag.*
- 13/916 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag „Katharina Peppa“. Vrag afmærket.*
- 15/1085 *Sverige S.-Kyst. Åhus S. t. W. Vrag.*
- 16/1181 } *Sverige. Landsort. Fyr og Tøagesignal forandres.*
- 22/1657 }
- 16/1182 *Sverige. Landsort Fyr. Radiofyr oprettes.*
- 16/1185 *Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Eggegrund Fyr. Radiofyr oprettes.*
- 16/1187 *Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvalls Skærgeaard. Saltviksudd. Fyr forandres. Nyt Fyr tændes paa Agö.*
- 17/1255 *Sverige. Stockholm Skærgeaard. Svenska Björn Fyrskib midlertidig ombyttet.*
- 17/1267 *Estland. Finske Bugt. Opmaalingsmærker udlagt.*
- 20/1486 *Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib midlertidig ombyttet.*
- 21/1577 *Danmark. Østersøen. Marstal Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*

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

- 1938
- 1/21 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*
- 1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.*
- 1/24 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*
- 1/25 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masedø Fort.*
- 1/27 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Vinkelfyr midlertidig slukket.*
- 1/28 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Havnefyr midlertidig slukket.*
- 1/32 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*
- 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*
- 1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*
- 11/729 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Indløbet til Norra Hammbassäng. Havnearbejder. Advarsel.*
- 12/839 } *Danmark. Sundet. Københavns Havn N. Prøveboringer. Dag- og Natsignaler.*
- 14/1026 }
- 12/843 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rønde. Advarsel.*
- 14/1078 *Danmark. Sundet. Bellevue. Kloakledning udlægges. Advarsel.*
- 17/1273 *Sverige. Sundet. Skanör. Indløbet tilsandet. Advarsel.*
- 18/1340 *Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib ombyttes midlertidig.*
- 18/1344 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser.*
- 18/1390 *Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Kastrup Havn Indsejling. Mindre Tilsanding.*
- 20/1502 *Danmark. Sundet. Dragørfort. Skydeøvelser. Advarsel.*
- 21/1595 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rønde over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
- 21/1596 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*
- 21/1600 *Danmark. Lille-Bælt. Baaring Vig m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*
- 21/1601 *Danmark. Lille-Bælt N.-lige Del. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*
- 22/1675 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskaragrundet Fyrskib ombyttes midlertidig.*
- 22/1724 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak

- 1988
 1/36 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.*
 1/38 } *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder. Fyrbelysning og Taage-*
 8/51 } *signaler. Advarsel.*
 21/1854 }
 1/39 *Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S. Vrag Proven.*
 1/40 *Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.*
 1/41 *Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE. Vrag P. Madsen.*
 9/593 *Danmark. Limfjorden. Draget-Nibe. Vrag „Nordstjernen“.*
 11/735 *Sverige. Kattegat. Indløbet til Göteborg. Vinga södra Lys- og Klokketønde udlægges.*
 12/911 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Dybde aftaget.*
 13/943 *Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby. N.-lige Ledefyr. Bagfyr midlertidig slukket. Mid-*
 lertidigt Bagfyr etableres.
 14/1031 *Sverige. Kattegat. Lilla Middelgrund Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.*
 15/1100 *Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.*
 15/1102 *Norge. Oslofjorden. Fulehuk Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.*
 15/1103 *Norge. Kristiansandsfjorden. Grønningen Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.*
 17/1279 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.*
 18/1347 *Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib midlertidig ombyttet.*
 19/1426 *Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Advarsel.*
 19/1476 } *Danmark. Kattegat. Farvandet N. for Hessels. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.*
 21/1804 } *Advarsel.*
 19/1478 *Danmark. Isefjord. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*
 19/1479 *Danmark. Limfjorden. Nibe Havn. Indsejlingsrende tilsandet.*
 20/1505 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Molehoved ombygges. Midlertidige Foranstalt-*
 ninger.
 20/1508 *Norge. Oslofjord. Kaholmen. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.*
 21/1805 *Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*
 21/1606 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Østre Molearm Fyr. Fyrbygning løftes. Midlertidig*
 Fyrbelysning.
 21/1810 *Danmark. Skagerrak. Skagens Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.*
 22/1879 *Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib ombyttes midlertidig.*

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1938
 1/47 *Danmark. Graadylb og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler under daarligt Vejr.*
 1/49 *Belgien. Wandelaar Fyrskib W. Vrag.*
 8/532 *England. Themsens Anduvning. Mid-Barrow Fyrskib ombyttes midlertidig.*
 11/752 *England. East Goodwin Fyrskib ombyttes midlertidig. Radiofyr midlertidig ude af Virk-*
 somhed.
 12/913 *Nordsøen. Horns Rev NW. t. N. Vrag „Claus Bøge“.*
 13/949 *England. Lowestoft Fyr forandres.*
 15/1108 *Nordsøen. Terschellingebank Fyrskib NW. Vrag.*
 17/1284 *Grønland. Føringehavn midlertidig spærret af Is.*
 18/1356 *Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib midlertidig ombyttet.*
 18/1396 *Danmark. Graadylb Fyrskib midlertidig ombyttet. Sendetider for Radiofyr forandret.*
 19/1432 *Holland. Haaks Fyrskib ombyttes midlertidigt.*
 20/1516 *England. Humber Munding. Bull Fyrskib ombyttes midlertidig.*

Island og Færøerne.

- 1938
 1/53 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.*
 1/54 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp. Arnarnes Fyr. Oplysning om Grunde i Lysvinkel.*
 Advarsel.
 1/55 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.*
 1/56 *Island N.-Kyst. Skagafjordur. Málmei. Nyt Fyr oprettes.*
 1/57 *Island N.-Kyst. Grimsey. Nyt Fyr oprettes.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1988
 1/78 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 1/79 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*
 1/80 *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*
 1/81 *Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af*
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. *Færøerne. Vejrmeldinger*
 pr. Radiotelefon.

- 1/82 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.
- 1/83 } *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.
21/1854 }
- 1/84 *Danmark.* Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.
- 1/85 *Danmark.* Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske* Farvande.
- 1/86 *Danmark.* Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i *Spanien*.
- 1/87 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
- 1/88 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
- 1/89 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.
- 1/90 } Bestemmelser for Ruter for Handelsskibe i *Middelhavet* og for Undervandsbaadsøvelses-
12/904 } omraader.
20/1571 }
- 1/91 } *Spanien.* Advarsel vedrørende Fyr, Minor, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.
13/1005 }
- 2/145 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.
- 2/146 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.
- 9/638 *Nordlige Atlanterhav.* Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptaget.
- 11/802 *Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i udenlandske Farvande.*
- 16/1245 *Sverige.* Opmaalingsarbejder 1938. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
- 19/1482 *Spanien. Palma de Mallorca.* Regler for Besejling.
- 21/1651 *Danmark. Lille-Bælt. Østersøen.* Øvelser med Miner. Advarsel.
- 22/1721 *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt.* Ispatrouille.
-

1685. Skotland. Forth Floden. Oplysning om Lystønder.

(N. t. M. Nr. 1032. London 1938.)

1. Lystønden paa c. $56^{\circ} 02' N.$ $3^{\circ} 38' W.$, c. 0,2 Sm S. for *Hen and Chickens Reef* er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde med kegleformet Topbetegnelse, og som viser hvidt Et-Blink hver 5^s.

2. En rød Lystønde, „*Torry*“, med kegleformet Topbetegnelse, og som viser hvidt Et-Blink hver 10^s, er udlagt paa c. $56^{\circ} 02' N.$ $3^{\circ} 35' W.$, 0,765 Sm 140' fra *Preston Island* Skorsten.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1686. Frankrig. Pointe d'Ailly. Oplysning om Taagesignal.**

(N. t. M. Nr. 1020. London 1938.)

Taagesignalet ved *Pointe d'Ailly* Fyr paa c. $49^{\circ} 55' N.$ $0^{\circ} 58' E.$ afgives nu med Diafon.

1687. Frankrig. Fécamp. Oplysning om Taagesignal.

(N. t. M. Nr. 1020. London 1938.)

Taagesignalet ved S.-Siden af Havneindløbet afgives nu med Nautofon. c. $49^{\circ} 46' N.$ $0^{\circ} 22' E.$

1688. (T). Frankrig. Paimpol Bugt. Baaker forsvundet.

(A. a. N. Nr. 20/1333. Paris 1938.)

Nedennævnte Baaker er forsvundet:

a. *La Moisie* c. $48^{\circ} 48',6 N.$ $2^{\circ} 57',7 W.$ b. *Min Treuze* c. $48^{\circ} 49',7 N.$ $3^{\circ} 00',1 W.$ **1689. (P). Irland E.-Kyst. Tuskar Rock. Fyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 1030. London 1938.)

Arbejdet med at forandre *Tuskar Rock* Fyr paa c. $52^{\circ} 12' N.$ $6^{\circ} 12' W.$ er begyndt, hvorfor Fyret er slukket og midlertidig erstattet med et Fyr, der fra to Lanterner paa Fyrtaarnets Galleri viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8^s.

Det midlertidige Fyr er synligt hele Horisonten rundt, men viser sig som to særskilte Fyr fra 136° til 213° og fra 302° til 46° . I større Afstand end c. 3 Sm smelter de to Fyr sammen i eet.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1690. Frankrig. Les Baleines. Fyr atter normalt.**

(A. a. N. Nr. 20/1338. Paris 1938.)

Les Baleines Fyr paa c. $46^{\circ} 14',7 N.$ $1^{\circ} 33',6 W.$ lyser atter med normal Lysstyrke. (E. f. S. Nr. 21/1620 1938.)

1691. Portugal. Peniche. Ingueiro Ledefyr forandret.

(A. a. N. Nr. 11/29. Lissabon 1938.)

Ingueiro Ledefyr er forandret til at vise rødt, fast Lys. Synsvidde: 8 Sm. c. $39^{\circ} 22' N.$ $9^{\circ} 22' W.$

1692. Portugal. Lissabon. Fyrbelysning forandret.

(A. a. N. Nr. 9/26 og 10/28. Lissabon 1938.)

1. *Belem* Fyr paa c. $38^{\circ} 41' N.$ $9^{\circ} 13' W.$ er nedlagt.

2. Ved Kysten er paa c. $38^{\circ} 41',6 N.$ $9^{\circ} 17',3 W.$, c. 4 m S. for Taarnet paa Redningsvæsenets Bygning tændt et nyt Fyr, *Paço de Arcos*, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 8 Sm. En 6 m høj, rød Jernsøjle. Fyret er synligt i Pejlinger fra 93° til 183° .

1693. (T). Portugal. Cabo Espichel. Radiopejlstation midlertidig ude af Virksomhed.
(N. t. M. Nr. 1060. London 1938.)
Cabo Espichel Radiopejlstation paa c. 38° 25' N. 9° 13' W. er for Tiden ude af Virksomhed.
1694. Portugal. Cacela (Tavira) Ledefyr flyttet.
(A. a. N. Nr. 9/25. Lissabon 1938.)
1. Forfyret er flyttet og staar nu ved Kysten paa c. 37° 09',₆ N. 7° 32',₀ W., 1100 m fra *Cacela* Fort.
2. Bagfyret, der benævnes *Barreiras Altas*, staar 65 m NW. for (1). Flammens Højde: 25 m.
1695. Portugal. Fuzeta Ledefyr. Forfyr flyttet.
(A. a. N. Nr. 9/27. Lissabon 1938.)
Fuzeta Forfyr er flyttet og staar nu 600 m SW. for Kirketaarnet. c. 37° 03' N. 7° 45' W.
1696. Kap Verds Øer. Ilha da Boa Vista. Morro Negro Fyr atter tændt.
(A. a. N. Nr. 11/30. Lissabon 1938.)
Morro Negro Fyr paa c. 16° 05' N. 22° 42' W. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 17/1300 1938.)
1697. Bermudas Øerne. Grassy Bugt. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1017. London 1938.)
En hvid Spidstønde er udlagt paa 32° 19' (30") N. 64° 49' (15") W., 0,₈ Sm 98° fra *R. N. Depot* Flagstang ved N.-Enden af *Ireland Island*.
1698. (T). Newfoundland. Belle Isle Stræde. Cape Bauld. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(N. t. M. 12/36. Ottawa 1938.)
Cape Bauld Taagesignal paa 51° 38' 28" N. 55° 24' 30" W., paa *Newfoundland* N.-ligste Punkt, er havareret og vil ikke træde i Virksomhed samtidig med, at Fyret tændes ved Søfartens Aabning jaar. Taagesignalet vil snarest blive bragt i Orden og Diafonen sat i Virksomhed uden nærmere Meddelelse.
1699. Nova Scotia S.-Kyst. Beaver Harbour. Grund.
(N. t. M. Nr. 12/34. Ottawa 1938.)
En Grund med c. 3,₆ m Vand rapporteres at ligge paa 44° 51' 12" N. 62° 21' 18" W., c. 0,₁ Sm 275° fra *Middle Shoal* Tønden.
Stedet vil blive nærmere undersøgt.
1700. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt og Anduvning. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 1053. London 1938.)
1. *Cape Charles* Fyr: 37° 07' (20") N. 75° 54' (20") W.
a. En Dybde paa 6,₄ m findes 7,₅ Sm 104° fra *Cape Charles* Fyr.
b. - — — 8,₅ m — 9,₃ - 91° - — —
c. - — — 10,₄ m — 16,₇ - 73° - — —
2. *York Spit Channel*: c. 37° 13' N. 76° 09' W.
Løbet er uddybet til 10,₈ m.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.
1701. Cuba. Cayo Paredon Grande Fyr tændes atter.
(N. t. M. Nr. 19/1262. Washington 1938.)
Cayo Paredon Grande Fyr paa c. 22° 29' N. 78° 10' W. tændes atter uden nærmere Meddelelse omkring den 10. Juni d. A., samtidig med at det midlertidige Fyr slukkes.
(E. f. S. Nr. 47/3671 1937.)

1702. Uruguay. Rio de la Plata. Punta Brava S. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1024. London 1938.)
1. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, er udlagt paa c. 34° 57' S. 56° 10' W., 0,48 Sm 175° fra *Punta Brava Fyr*.
2. Den sorte Spidstønde c. 0,2 Sm NW. for (1) er permanent inddraget.
1703. Argentina. Buenos Aires. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1025. London 1938.)
1. Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, er tændt 0,443 Sm 99° fra Semaforen ved Indløbet til *Darsena Sud*. Fyrbaake.
2. Et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 6^s, er tændt 0,4 Sm 101° fra Semaforen ved Indløbet til *Darsena Sud*. Fyrbaake.
c. 34° 38' S. 58° 20' W.
1704. Chile. Islas Juan Fernández. Islas Más a Tierra. Bahía San Juan Bautista. Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 20/2115. Berlin 1938.)
Det hvide, faste Fyr paa c. 33° 37' S. 78° 50' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 15^s. Synsvidde: 10,5 Sm. Hvidt Taarn med grøn Kuppel. Fyret er synligt i Pejlinger fra 235° til 323°.
1705. Ecuador. Guayaquil Bugt. Santa Clara Fyr. Oplysning om Fyr.
(N. f. S. Nr. 20/2116. Berlin 1938.)
Santa Clara Fyr paa c. 3° 11' S. 80° 25' W. har en Synsvidde paa 19 Sm. Fyrbygningen er et 14 m højt, hvidt, ottekantet Taarn.
1706. Ecuador. Guayaquil Bugt. Mala Bank. Lystønde flyttet.
(N. f. S. Nr. 20/2117. Berlin 1938.)
Lystønde Nr. 7 ligger nu paa 2° 48' 09" S. 79° 53' 02" W., c. 2,7 Sm ESE. for *Punta Española Fyr*.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1707. (P). Sardinien. Tyrenske Hav. Capo Ferro. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 20/10. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret paa NE.-Spidsen af *Capo Ferro* til at vise rødt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s.
c. 41° 09' N. 9° 32' E.
1708. (P). Sardinien. Isolotto Toro. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 20/2. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Isolotto Toro Fyr* paa c. 38° 52' N. 8° 25' E. til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 6,5^s.
1709. Italien. Liguriske Hav. Genua Bugt. Genua Anduvning. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1050. London 1938.)
En sort- og hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink, er udlagt paa c. 44° 25' N. 8° 51' E., 0,215 Sm 225° fra *Castello Raggio Taarn*.
1710. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Capo Orso. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 20/8. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Capo Orso Fyr* paa c. 40° 38' N. 14° 41' E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 8,5^s.

1711. (P). Italien. Tyrenske Hav. Capri. Punta Lo Capo Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 20/9. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Punta Lo Capo* Fyr paa c. $40^{\circ} 34' N.$ $14^{\circ} 16' E.$ til hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $5,5^s$.
1712. (P). Italien W.-Kyst. Messina Stræde. Punta Pezzo Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 20/7. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Punta Pezzo* Fyr paa c. $38^{\circ} 14' N.$ $15^{\circ} 38' E.$ til at vise rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $5,5^s$.
1713. (P). Sicilien. Tyrenske Hav. Castellammare del Golfo Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 20/6. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Castellammare del Golfo* Fyr paa c. $38^{\circ} 02' N.$ $12^{\circ} 53' E.$ til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 7^s .
1714. Algier. Port-Gueydon. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 20/1339. Paris 1938.)
Fyret paa Yderenden af Landgangsbroen paa c. $36^{\circ} 54',2 N.$ $4^{\circ} 25',3 E.$ er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Flammens Højde: $6,4$ m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt Taarn.

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

1715. Sunda Øerne. Rio Øhav. Soengai Kolak Anduvning. Grunde.
(B. a. Z. Nr. 112/1302. 's-Gravenhage 1938.)
Nedennævnte Grunde er fundet i Farvandet N. for *Mantang* og i *Kidjang* Stræde:
a. $6\frac{3}{4}$ m (Sand) paa $0^{\circ} 48' 31'' N.$ $104^{\circ} 32' 40'' E.$
b. 9 m (Mudder og Sand) paa $0^{\circ} 48' 31'' N.$ $104^{\circ} 31' 12'' E.$
c. 5 m (Sten) $0^{\circ} 51' 50'' N.$ $104^{\circ} 36' 54'' E.$
1716. Japan. Honshu S.-Kyst. Otsu Wan. Lystønder udlagt.
(N. t. M. Nr. 1022. London 1938.)
1. En rød Lystønde *Nr. 1*, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 3^s , er udlagt $0,93$ Sm 239° fra det røde Blinkfyr paa *Fort No. 3*, beliggende paa c. $35^{\circ} 17' N.$ $139^{\circ} 44' E.$
2. En rød Lystønde *Nr. 2*, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , er udlagt $1,6$ Sm 281° fra det i (1) nævnte Fyr.
1717. New Zealand. North Island. Port Nicholson. Taagesignal oprettet.
(N. t. M. Nr. 1010. London 1938.)
Paa *Jerningham Point* er paa c. $41^{\circ} 17' S.$ $174^{\circ} 48' E.$, $0,105$ Sm 184° fra *Jerningham Point* røde Blinkfyr, oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 1^m .
1718. New Zealand. South Island. New Brighton. Luftfyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1037. London 1938.)
Paa Radiomasten paa c. $44^{\circ} 29' S.$ $172^{\circ} 43' E.$, $6,5$ Sm 326° fra *Godley Head Fyr*, er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 52 m.

1719. New Guinea NE.-Kyst. Rawdon Bugt. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1062. London 1938.)

1. Paa en Ø er paa $9^{\circ} 46' 50''$ S. $149^{\circ} 53' 30''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 30 m. En Flagstang paa Magistratsbygningen.

2. Et rødt, fast Fyr vises fra en Baake paa Kanten af Revet paa SW.-Siden af Øen.

1720. Stillehavet. Tonga Øerne. Eua iki (Eueiki). Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1023. London 1938.)

Paa Toppen af *Eua iki* er paa c. $21^{\circ} 07'$ S. $174^{\circ} 59'$ W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s. Flammens Højde: 73 m. Synsvidde: 20 Sm. Tremmeværksbaake. Fyret er ubevogtet.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1721. (T). Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.

(N. t. M. Nr. 1066. London 1933.)

Fra Sejlsæsonens Begyndelse og indtil Ruten er klar for Is, vil en Ispatrouille blive opretholdt i *St. Lawrence Bugt*.

Ispatrouilleskibet har faaet tildelt Kaldesignal VCQP.

En regelmæssig Telegrammeddelelse, der omfatter Oplysning om Istilstanden fra *Cape Race* til *Quebec* samt den Rute, det anbefales at følge, sammensættes hver 4. Time, begyndende Kl. 0500 G. M. T., og holdes klar til øjeblikkelig Udsendelse pr. Radiotelegraf til Skibe, der anmoder derom.

Meddelelsen udsendes ogsaa af VCQP 2 Gange daglig, som følger:

Kl. 0100 og Kl. 1300. Bølgelængde: 185 kc/s (1621 m). Type: A₂. Forud for Meddelelsen udsendes Bogstaverne CQ paa Bølgelængde 500 kc/s (600 m).Angaaende yderligere Detailler vedrørende Ispatrouilletjenesten henvises til den engelske *List of Wireless Signals*.*Cape Race*: c. $46^{\circ} 39'$ N. $53^{\circ} 04'$ W.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller
Bogs Nr.*England:*

N 1569 Mediterranean—Tunesia. — Bizerta lake and entrance.

Bizerta. Lat. $37^{\circ} 07\frac{1}{2}'$ — $37^{\circ} 20\frac{1}{2}'$ N.Long. $9^{\circ} 45\frac{1}{2}'$ — $9^{\circ} 56\frac{1}{2}'$ E.

R 1021 Australia. — Port Jackson to Port Stephens.

R 1454 Anchorages in Alaska.

R 1967 England. — Plymouth sound.

† 1569 Tunesia. — Approaches to Bizerta.

Tyskland:

R D. 90 Emsmündung.

Tillæg.

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

1722. (T). Danmark. Sundet. Hollænderdyb. Saltholm Flak NW. Lys- og Klokketønde ombyttes midlertidig.
Omkring Midten af Juni d. A. ombyttes uden nærmere Meddelelse Lys- og Klokketønden *Saltholm Flak NW.* (med automatisk Klokke) paa c. $55^{\circ} 43' N.$ $12^{\circ} 42' E.$ midlertidig med en almindelig Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter.
1723. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sømærke i Uorden.
Den hvide Stage med Halmvisk, *Sandhage N.*, paa $55^{\circ} 07' (08'') N.$ $12^{\circ} 14' (26'') E.$ er i Uorden. Sømærket vil snarest atter blive bragt i Orden.
1724. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 30. Maj d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,9 m.
c. $54^{\circ} 50',_8 N.$ $10^{\circ} 33',_1 E.$
(E. f. S. Nr. 18/1342 1938.)
-

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899
Aktiekapital 8. Millioner Krøner
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
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.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Isørigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpenmaskiner
Kulsyre-Ildslukningsanlæg
Brandalarmeringsanlæg
Oliefyringsanlæg
Staalpropeller
Oliefilter
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltere
Evaporatorer
Armatur
Pumper
Ventilatorer
etc.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG»

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON»

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime»

LLOYD'S AGENT

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS»

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1876
Aarhus

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND»

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 808

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.
ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

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

NØRRESUNDBY

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN
INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN»

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsant.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS»

C. HOPPE
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 988 - 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 - Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 23

TORS DAG 9. JUNI 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

OPLÆGNINGERNE

Det sidste Oplægningstal for danske Skibe er pr. 7. Juni 31 Skibe, og der er en Stigning fra 1. Juni med de da oplagte 27 Skibe paa 6000 Tons Brutto og 10.000 Tons d.w. Det er ikke blot det højeste Tal for Oplægninger i Aar, men vi skal tilbage til 1936 for at finde et tilsvarende. Det viser, at Krisen fortsætter, og at de nedadgaende Tider for Alvor er sat ind.

BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE'S AARSMØDE

Sidste Uge har 200 Repræsentanter for The Baltic and International Maritime Conference i 15 Lande været samlet til en Række Møder i Stockholm. Blandt Deltagerne var Conferencens tidligere Præsident, Mr. W. A. Souter, der nu er Præsident for U. K.'s Chamber of Shipping.

Om Tirsdagen blev der afholdt Møde i Bestyrelsen, og endvidere havde der forud for Generalforsamlingen været en Række Møder i Udvalg og Komiteer, saaledes i Executive Committee, samt i Documentary Council.

Ved Generalforsamlingen i Torsdags forelaa den meget omfattende Aarsberetning, der fortæller om Arbejdet i Aarets Løb indenfor de forskellige Trades, naturligvis først og fremmest om The Baltwhite Timber Scheme, ligeledes Ordningen i Jordnødfarten, den betydningsfulde Indsats paa Shipping-Dokumenternes Omraade, og ikke mindst Resultaterne af Information Bureaus Arbejde.

Formanden for Sveriges Redareforening, Direktør Gunnar Carlsson, aabnede Mødet med en Velkomsttale.

Conferencens Præsident, Major T. Russell Cairns, Newcastle-upon Tyne, udtrykte Conferencens Tak til Sverige for den store Gæstfrihed.

Han udtalte derefter bl. a.:

Den mest hetydelige Sag indenfor Arbejdet er i Øjeblikket The Baltwhite Timber Scheme. Denne Plan har nu næsten enstemmig Tilslutning fra alle Redere, der er interesseret i Trælastfarten, og jeg tror, at dette er det tydeligste Bevis for, hvilken Værdi Planen har for dem. Planen har virket langt udover at sikre Minimumsrater. Saaledes er Forholdene i en Række Lossehavne forbedret. I Aarevis har det været hævdet, at Ophobning paa visse Pladser ikke kunde undgaaes, fordi det var uøkonomisk at anskaffe Hjælpemidler til at lette Arbejdet i Højsæsonen. Nu, da Modtagerne maa betale Tillæg til Fragterne til disse Havne, ser man, at der gøres alvorlige Forsøg paa at lette Arbejdet og undgaa Ophobning af Tonnage. Præsidenten pegede i denne Forbindelse paa, at Havnernes Hjælpemidler til Betjening af Skibene ikke var fulgt med Udviklingen af de moderne Skibe, og Rederne maatte forvente betydeligt mere af Havnene paa Moderniserings Vej. Rederne ønsker ogsaa længere Notice forud for Ændringer af Takster, idet Havnene maa huske paa, at Skibene ofte er sluttet mange Maanedes i Forvejen, og det vilde derfor være en stor Fordel for Skibsfarten om den fik f. Eks. seks Maaneders Notice om paatænkte Ændringer.

Conferencen holdt sin forrige Generalforsamling i Oslo i 1936, og de siden da forløbne to Aar har været meget begivenhedsrige. Præsidenten omtalte i denne Forbindelse Krigen i Abessinien, Borgerkrigen i Spanien og Vanskelighederne i Østen. Andre medvirkende Aarsager førte med sig, at Transporterne maatte gaa ad nye Veje. Dette skabte Tonnagemangel, og derved opstod den kendte Si-

tuation i 1937 med de høje Fragter. Skibsfarten blev i Stand til at give smukt Udbytte af Kapitalen og tillige sætte noget til Side til Imødegaaelse af Skibsfartens største Byrde: De store Restancer fra Depressionsaarene.

I Størstedelen af 17 Aar har vort Erhverv været nede i en akut Depression. De af os, som har overlevet disse Aar, har ikke været i Stand til at foretage nødvendige Afskrivninger, og selv om sidste Aar i nogen Grad har bødet paa de daarlige Aar, maa man erindre, at vi maa have endnu mere Medbør, før der er gjort op med alle vore Tab. Der er nu atter et stærkt Tilbagefald, og hvad vil Fremtiden bringe? Jeg selv er dog ikke uden Haab!

Præsidenten omtalte derefter Skibsbygningspriserne, de vanskelige Bunkersforhold og de engelske Planer om Minimumsrater og Oplægning, og sluttede med nogle Takkeord og en Anerkendelse til sin Efterfølger.

Efter Præsidentens Tale aflagde Formanden for Executive Committee, Skibsreder T. C. Christensen, Aarsrapport og Regnskab, der godkendtes. For Documentary Council aflagde Skibsreder Otto Hillerstrøm Beretning om det omfattende Arbejde med Shipping-Dokumenterne og anmodede Redere og Mæglere om kun at benytte de af Conferencen udarbejdede og anerkendte Certepartier.

I Major Harris', Præsidenten for Timber Trades Federation i England, Fraværelse, oplæstes hans Foredrag, der omhandlede en Tømmerhandlers Syn paa Transporterne fra Østersøen og Hvidehavet.

Skibsreder Norman Salvesen, Leith, gav en Redegørelse for The Baltwhite Timber Scheme, og stillede en Resolution, hvori bl. a. udtales, at til Trods for de Rygter, der er udspredd af Befragterne og fra anden Side, vil Rederne staa enige og af al Magt fastholde de vedtagne Minimumsrater. Skibsreder E. Hahn-Petersen støttede stærkt Resolutionen, der vedtoges enstemmig.

For det internationale Samarbejde mellem Rederne redegjorde Skibsreder Fr. Odfjell, Bergen, og der vedtoges en Resolution, hvori Conferencen udtaler Sympati for de engelske Planer om Oplægning mod Kompensation. Fra Repræsentanter for Sverige, Norge, Tyskland, Estland, Finland og Holland blev der givet Udtryk for Ønsket om, at Oplægningsplanen ogsaa skulde gælde Skibe under 2,500 Tons, idet dette vilde være af størst Betydning for de mindre Nationer. I Resolutionen blev der da ogsaa udtalt, at man vil have Opmærksomheden henvendt paa denne Side af Sagen.

Skibsreder H. A. Hansen foreslog en Resolution — foranlediget af de høje Bunkerspriser i England og paa Kontinentet — hvori man kræver disse Priser nedsat, og samtidig henstilledes til Havnemyndighederne i England at forbedre Forholdene for de Skibe, der anløber Havnene for Bunkers.

Der forelagdes endnu en Række Resolutioner. Skibsreder Z. W. Dekkers, Rotterdam, redegjorde saaledes for de urimelige Havnecoutumer i visse Havne, som paalægger Rederne utilbørlige Byrder langt ud over, hvad de ifølge Dokumenterne er pligtige til at betale.

Vicepræsident, Skibsreder Erling H. Samuelsen, Oslo, omtalte de høje Klareringsgebyrer i Frankrig, og der vedtoges en Resolution, hvori protesteredes mod disse.

Til Præsident valgtes Skibsreder Fr. Odfjell, Bergen, og til designeret Præsident Formanden for Sveriges Redareforening, Direktør Gunnar Carlsson, Göteborg. De fire Vicepræsidenter genvalgtes.

Til Board of Directors valgtes fra Danmark Skibsrederne Hans P. Carl, T. C. Christensen, H. A. Hansen, Ivar Lauritzen og L. R. Schmith og som Stedfortrædere Alexis Andresen, Andreas Møller, E. Hahn-Petersen, A. Schmiegelow og Aage Vollmond.

NORDISK SKIBSREDERFORENING

Nordisk Skibsrederforening har udsendt sin 49. Aarsberetning. I 1937 var der til fuld Afgift indmeldt 3,532,167 Tons fordelt paa 1108 Skibe. Endvidere var der indmeldt til reduceret Afgift 231,208 Tons fordelt paa 62 Skibe. Tilsammen var der saaledes indmeldt 3,763,375 Tons mod 3,526,740 Tons i 1936, altsaa 236,635 Tons mere end det foregaaende Aar. Denne Tonnage fordeler sig med 3,053,284 Tons paa Norge, 624,906 Tons paa Sverige og 85,185 Tons paa andre Lande. Ved Aarets Slutning havde

Foreningen 74 personlige Medlemmer. Den indbetalte Afgift har andraget 329,493 Kr. og til juridisk Bistand er anvendt 114,178 Kr. Ved Aarets Udgang androg Foreningens Beholdning inklusive Obligationer 1,171,343 Kr. samt et Hjælpefond paa 290,775 Kr.

☞ DANMARKS HANDEL MED UDLANDET

Handelsbalancen for April, der nu foreligger opgjort, viser Aarets første Udførsels-Overskud. Det blev paa 8 Mill. Kr. Januar, Februar og Marts bragte en Merindførsel paa henholdsvis 32,8, 10,4 og 22,7 Mill. Kr., og det samlede Resultat af Aarets første fire Maaneder bliver derefter en Merindførsel paa 57,9 Mill. Kr. Paa samme Tid i Fjor var Merindførslen 51,3 Mill. Kr.

Baade Udførsel og Indførsel viser Stigning i Sammenligning med i Fjor. For Udførsels Vedkommende har der været Fremgang for Landbrugsvarer og Gruppen Andre Varer, medens Industrieksportens Værdi er gaaet ned med 8½ Mill. Kr.

Danmarks Indførsel i April havde en Værdi af 117,3 Mill. Kr. mod 154,7 Mill. Kr. i Marts og ikke mindre end 141,3 Mill. Kr. i April i Fjor. Sammenligner man Importen i April i Aar med April i Fjor, maa det erindres, at vi for et Aar siden befandt os midt i en Højkonjunktur med Priser, der paa det Tidspunkt netop havde naaet Maksimum. I Øjeblikket er Varemarkederne, som bekendt, nede i en Bølgedal, og denne Omstændighed forklarer sikkert i det væsentlige den betydelige Forskel i April-Importen i Aar og i Fjor. Alt i alt er Importens Værdi i de fire første Maaneder i Aar større end i de fire første Maaneder i Fjor. Den har udgjort 548,9 Mill. Kr. mod 540,9 Mill. Kr.

Udførslen i April havde en Værdi af 125,3 Mill. Kr., hvilket var ca. 14 Mill. Kr. mindre end i April Maaned i Fjor. Af denne Nedgang hidrørte de 6 Mill. Kr. fra Udførslen af Landbrugsvarer og godt 7 Mill. Kr. fra Industrieksporten. Alt i alt er Udførsels Værdi i de fire første Maaneder i Aar dog ca. 1½ Mill. Kr. større end i Fjor — den androg 491 Mill. Kr. Fremgangen falder paa Landbrugseksporten, der er vokset fra 341,5 til 346,9 Mill. Kr. og paa Gruppen Andre Varer, inden for hvilken Eksporten er vokset fra 16,2 til 20,9 Mill. Kr. Industri-Eksporten viser derimod Tilbagegang i Værdi. Den var i de fire første Maaneder i Fjor 131,9 Mill. Kr. og i Aar kun 123,3 Mill. Kr. Denne Udvikling maa utvivlsomt i det væsentlige tilskrives de faldeende Priser paa næsten alle Varer, undtagen Landbrugets Eksportvarer.

Paa vort vigtigste Marked, England, har der i Aarets første fire Maaneder været en betydelig Fremgang i Eksportens Værdi. England har købt danske Varer for 265,7 Mill. Kr., en Fremgang over i Fjor paa godt 12 Mill. Kr.

Tyskland har aftaget for ca. 9 Mill. Kr. mere end i Fjor, ca. 100,8 Mill. Kr. Samtidig er Importen fra Tyskland ca. 5 Mill. Kr. mindre end i de fire første Maaneder i Fjor — i alt udgjorde den 123,1 Mill. Kr. Importen fra England er inden for det samme Tidrum faldet fra 217 til 208,7 Mill. Kr.

Det er saaledes ikke de daarligste Resultater, der denne Gang kan noteres.

OSLO STATERNE OG VERDEN

Alligevel, der er jo ingen Grund til større Optimisme. Og Ulandet konstaterer da ogsaa — ikke mindst ved Oslo Aftalernes Likvidation — en tydelig Tendens i negativ Retning.

»Board of Trade Journal« beskæftiger sig saaledes med den Skæbne, Oslo-Staternes Aftale fik efter Mødet for nylig i Oslo. Det paapeges, at den Politik, Oslo-Staterne indledede i 1930, nu er sat ud af Spillet, og at de 7 deltagende Stater atter har reserveret

sig deres fulde Handlefrihed, blot de indenfor det fastatte Tidspunkt underretter hinanden om deres eventuelle Importrestriktioner, Toldforhøjelser eller lignende.

Men det verdensøkonomiske »Barometerfald«, Afbrydelsen af de mere forpligtende Aftaler mellem Oslo-Staterne er Udtryk for, er kun et enkelt Led af det mere generelle økonomiske Barometerfald, der gennem de sidste Uger er konstateret.

Det engelske Blad nævner, at Børs-Tendensen Verden over atter har været villig, at der er indtruffet nyt Prisfald paa forskellige Raastoffer, navnlig Metaller, Bomuld og Gummi, at en Række Staters Handelsstatistik for de sidste Maaneder viser aftagende industriel Beskæftigelse og nedadgaaende Verdensomsætning, og endelig at der adskillige Steder Kloden over har vist sig nye Tegn til yderligere Restriktioner — en Række Lande, bl. a. Belgien, Frankrig, Holland, Finland, Ungarn, Rumænien, forskellige sydamerikanske Stater o. s. v. har gennemført enten nye Importbegrænsninger eller nye Toldforhøjelser.

SKATTEPROBLEMET

Samtidig med at vi herhjemme næsten daglig maa Slaas med Skatteproblemet og mærker de stadig stigende Skatter som et mere og mere tyngende Aag, — ikke mindst indenfor Erhvervslivet, hvor Merindkomstkatten nok skal vise sig at være af katastrofal Karakter, har man i Sverige søgt at løse Spørgsmaalet paa en helt anden Maade. Der dukker pludselig et helt nyt Begreb, nemlig Skattefrihed op. Den svenske Regering har fremsat et Forslag om Adgang til Skattefrihed for Beløb som Selskaberne hensætter til et Konjunkturinvesteringsfond. Forslaget er et Forsøg paa at opmuntre det private Erhvervsliv og det private Initiativ til i Depressionstiden at foretage Investeringer for derigennem at medvirke til en Udjevning af Konjunkturbevægelsen. Der kan selvfølgelig siges meget baade for og imod her, men set paa Baggrund af dansk Skattelovgivning er der noget umiddelbart tiltalende ved Forslaget.

Skønt der er mange Fællestræk i den svenske og den danske Beskatning f. Eks. af Aktieselskabers Indtægter, er der ogsaa Forskelligheder, som vil blive yderligere forøget ved denne Skattereform, der træder i Kraft næste Aar, idet Aktieselskabers Adgang til skattefri Afskrivninger væsentligt udvides.

Regeringen foreslaar, at Aktieselskaberne fritages saavel for den kommunale Indkomstskat som for Indkomst- og Formueskatten til Staten for disse særlige Henlæggelser af deres Netto-Overskud, idet de almindelige Fradragsbestemmelser bl. a. med de skattefri Afskrivninger paa Maskiner o. lign. først er bragt i Anvendelse.

Lovforslagets Karakter af et Forsøg fremgaar deraf, at Skattefritagelsen foreløbig kun er foreslaaet for tre Skatteaar, nemlig Aarene 1939—1941, men den Kendsgerning, at Lovforslaget er blevet fremsat, maa tages som et Udtryk for, at den svenske Regering gerne vil inddrage det private Erhvervsliv i sin konjunkturudjævnende Arbejdsløshedspolitik. Hidtil har man i Sverige udelukkende holdt sig til Igangsættelse af offentlige Arbejder som Middel mod Arbejdsløsheden i en Depressionsperiode.

Sammen med Skattefritagelsen i de kommende tre Aar følger en *Forpligtelse* for Selskabet til at anvende sine »Konjunkturinvesteringsfond«s i saadanne Skatteaar, som Regeringen fastsætter under Hensyntagen til Konjunkturforholdene — og efter Forhandling med Riksbankens Direktion. Selskabets Konjunkturinvesteringsfond kan være enten Konjunkturinvesteringsfond for Bygninger eller for Inventar og Varelager. For den første Art er Skattefritagelsen begrænset til 10 pCt. af Selskabets Nettofortjeneste —

efter Fradrag af de øvrige almindelige skattefri Af-skrivninger — eller til 2 pCt. af Aktiekapitalen, og for den sidste Slags »Konjunkturinvesteringsfond«s er Skattefritagelsen begrænset henholdsvis til 20 pCt. af Aarsfortjenesten eller 4 pCt. af Aktiekapitalen.

Hvilke Virkninger den foreslaaede Skattefrihed vil faa er vanskelig at sige paa Forhaand. Men kan med Rette sige, at det er noget sent at indføre konjunktur-udjævnende Elementer i Skatte Lovgivningen nu, da Konjunkturerne allerede er vigende; Forslaget vilde have haft større Virkninger, hvis det var blevet fremsat, medens »de gode Tider« og store Selskabsfortjenester endnu eksisterede, men det er i alle Tilfælde et interessant Forsøg man her gør i Sverige, og væsensforskelligt fra dansk Lovgivning paa dette Felt.

KONJUNKTURERNE

Omslaget er nu en Kendsgerning alle Steder. Det Spørgsmaal, der har Hovedinteressen, er, hvor længe de daarlige Tider vil holde, og hvor langt man skal ned. Begge Dele er det naturligvis umuligt at svare paa nu, og alt vil afhænge af, om Freden i Europa vil vare. Men det er jo det stadige, store Problem. Der skal dog være Tegn paa, at Nedgangen ikke vil blive paa langt nær saa voldsom som efter Krisen 1929. Det, som nu bremser Nedgangen, er især den fortsatte Oprustning. Hvad Varigheden af Nedgangstiden angaar, bør den ogsaa kunne blive kortere end forrige Gang, men dette afhænger igen af Fredsudsigterne. Mange Nationer saavel som Enkeltfirmaer indretter sig utvivlsomt med en forholdsvis snarlig Verdenskrig for Øje — og det virker stagnerende paa en Række Foretagender — og dermed paa hele Erhvervslevet.

I Amerika har Repræsentanternes Hus med stor Majoritet godkendt Roosevelt's Forslag om Bevillingerne til Krisens Bekæmpelse. Et karakteristisk Billede af Udviklingen giver Oversigten over Regnskabsresultaterne fra 270 ledende amerikanske Selskaber, som for første Kvartal i Aar havde et Overskud paa kun 141 Mill. Dollars mod 352 Mill. Dollars i første Kvartal i Fjor. Tallene over Udenrigshandelen viser en særlig stærk Reduktion i Importværdien, som for Marts i Aar kun androg 173 Mill. Doll. mod 306 Mill. Doll. i Marts i Fjor. Eksportværdien laa adskiligt gunstigere med en Stigning fra 256 Mill. Doll. i Marts i Fjor til 276 Mill. Doll. i Marts i Aar. De Omstændigheder, der bidrog til at holde Eksportværdien oppe, er Europas Rustningsindkøb og de gunstige Beløngelser for Hvedeeksporten.

I England er Konjunktursituationen ikke i saa stærk Grad præget af den dystre Tone som i Amerika, men ogsaa i England har Omslaget gjort sig gældende. Særlig gælder det i Udenrigshandelen, som fra Marts til April bragte en Nedgang i Eksportværdien fra 43,5 til 37,3 Mill. £, mens der for samme Tidsrum i Fjor kun var en mindre Forskydning fra 43,5 til 43,0 Mill. £. Samtidig er Importværdien reduceret fra 76,2 Mill. £ i Marts til 68,6 Mill. £ i April, mens man fra Marts til April i Fjor kun havde en Nedgang fra 76,8 til 75,6 Mill. £.

I Frankrig er man meget optaget af Valutaens nye Nedskrivning, hvorefter Franckursens Bevægelighed nedad begrænses til 179 Francs pr. £, ialt Fald foreløbig. Det synes, som om Daladier er Manden, der kan skabe Orden og Ro i Frankrigs Finanser. Banque de France har allerede kunnet sænke Diskontoen fra 3 til 2½ pCt. Et fransk Forsvarslaan paa 5 Milliarder Francs. blev straks overtegnet.

Daladiers Francpolitik skabte imidlertid visse Vanskeligheder for den belgiske Francs, og førte til at Belgien den 11. Maj maatte gaa til at hæve Diskontoen fra 2 til 4 pCt., idet adskillig Kapital forlod

Landet. Allerede 30. Maj kunde Belgien dog igen nedsætte Diskontoen fra 4 til 3 pCt.

Uro er der alle Vegne — og naturligvis i særlig Grad i Tyskland og i Czekoslovakiet. Det sidste Land har nu snart længe været et Urocentrum, og alt — man kan godt sige hele Europas Fremtid afhænger af, om der kan skabes en fornuftig Løsning af det udviklede Problem eller ej. Som »Times« og andre engelske Blade fornuftigt peger paa hjælper aggressive tyske Udtalelser ikke herpaa, men man maa jo haabe, at der endnu er saa megen sund Fornuft tilbage rundt om i de forskellige Lande, ikke mindst i Europa, at man kan undgaa det stadig truende Ragnarok.

ITALIENSK LOV TIL UDVIKLING AF HANDELSFLAADEN

Der foreligger nu officiel Meddelelse, offentliggjort i »Gazetta Ufficiale« for den 18. Maj som kgl. Dekretlov (Nr. 330) af 10. Marts d. A., indeholdende en Række Bestemmelser, der har til Hensigt at fremme Udvidelsen og Fornyelsen af den italienske Handelsmarine.

Af Dekretlovens Indhold skal vi anføre følgende Bestemmelser:

Art. 1. Til Brug for Bygning i Italien for italiensk Regning af Handelsskibe, Muddermaskiner og Bugserbaade (i det følgende for Kortheds Skyld betegnet som »Fartøjer«), kan de paagældende Værfter toldfrit fra Udlandet indføre de i Artiklen nærmere omhandlede Materialer, som f. Eks. 1) raa og halvforarbejdede Metaller, 2) Krumlapper, 3) Skruer og Ledninger, 4) Ovne og Bunde til Dampkedler og 5) Træ, nødvendigt til Konstruktion af Skibsskrog, Motorer og Hjælpemotorer og til Dele, bestemt til Komplettering, Udrustning og Installationer.

Forsaavidt de ovenfor under 1—4 nævnte Materialer er af italiensk Oprindelse, vil der blive tilstaaet Konstruktøren en Godtgørelse, svarende til Halvdelen af den Toldafgift, som de paagældende Materialer vilde være underkastet, hvis de var blevet indført fra Udlandet. — Det samme gælder ogsaa for det ovenfor under 5) nævnte Træ, forsaavidt det — i Stedet for at være indført toldfrit fra Udlandet — er af italiensk Produktion.

Forsaavidt Bygningen af de omhandlede »Fartøjer« ikke paabegyndes inden 12 Maaneder, efter at den paagældende Bygningserklæring er blevet afgivet, eller forsaavidt Bygningen, hvis paabegyndt, ikke indenfor den fastsatte Tid er saa vidt fremskredt som aftalt, forfalder den af det paagældende Værft erholdt Koncession, med mindre Kommunikationsministeriet tillader, at den forlænges.

Ifølge Art. 2 ydes der Ejerne af Handelsskibe med Metalskrog, der nyder godt af de i Art. 1 fastsatte Bestemmelser, en Amortisation, der bestemmes efter Skibets Hastighed og Tonnage efter en i Artiklen indeholdt Tabel.

Art. 5. De Fortjenester, som fremkommer ved Driften af de ovenfor nævnte »Fartøjer«, der nyder godt af de i Art. 1 og 2 indeholdte Lempelser, og de Skibes Fortjenester, hvis Konstruktion er paabegyndt efter Ikrafttrædelsen af nærværende Dekret, og som er bestemte til Ruter af vigtig national Interesse, vil være fritaget for Næringskat for de første 5 Aar fra den Dag, de bliver sat i Virksomhed.

Art. 6. For at kunne nyde godt af de i fornævnte Art. omtalte Lempelser bør »Fartøjerne« sættes i effektiv Virksomhed indenfor den Termin, som fastsættes i Reglementet.

Endvidere fastsættes ved denne Artikel, at

1) »Fartøjerne« bør: a) være indskrevet i den højeste Klasse af det italienske Marine- og Luftfartsregister (Registro Italiano navale de aeronautico) og bevare denne Klasse i 5 Aar fra den Dag, de sættes i effektiv Virksomhed, samt b) bevare deres italienske Nationalitet i det samme Antal Aar;

2) at Handelsskibene og Bugserbaadene bør være bygget saaledes, at der paa dem kan installeres Kanoner med en Kaliber paa ikke over 15 mm, for at de kan anvendes i Krigstilfælde, naar det skulde være nødvendigt at indrette dem til Forsvar.

Art. 7. For Fremstilling i Italien for national Regning af komplette Motorer, heri indbefattet bl. a. Rørledninger og Proviantrum til Skibe, og af forskellige Motordele, bestemte til italienske »Fartøjer«, vil Konstruktøren kunne opnaa toldfri Indførsel fra Udlandet for de paagældende Motorer m. m. samt den i Art. 1 omtalte Toldgodtgørelse.

Der ydes Indehavere af italienske »Fartøjer«, ombord

paa hvilke ovennævnte Maskiner er installeret, Forbedrings-Godtgørelser efter visse, i Artiklen nærmere fastsatte Regler.

Art. 8. Der kan indrømmes toldfri Indførsel:

a) for færdige Maskiner og for Maskindele, der skal indsættes i »Fartøjer«, der enten er italienske eller bygges for italiensk Regning, naar de ikke er af gængs Fabrikation i Italien, under Hensyntagen til den italienske Industris Produktionsevne i Øjeblikket, og naar disses Anvendelse udgør en betydelig teknisk og økonomisk Fordel;

b) for alle faste Materialer og for Genstande eller Reservedele, der er nødvendige for italienske »Fartøjers« Drift, paa Betingelse af, at Fartøjerne er traadt i effektiv Virksomhed for mindst et Aar siden;

c) for Motorer eller Dele deraf, som allerede er installeret om Bord paa italienske »Fartøjer«, og som benyttes til Rekonstruktion af nævnte Motorer, naar et saadant Brug er blevet tilladt af det italienske Marine- og Luftfartsregister, for at Fartøjerne kan komme op i eller forblive i den højeste Klasse af Registret;

d) for Skibs-Hjælpeapparater, der stammer fra Ophugning af andre Skibe, og som anbringes i italienske »Fartøjer«, der har været i effektiv Virksomhed i mindst 3 Aar, og for enkelte, fra Ophugning af andre Skibe stammende Motorkonstruktioner (Maskiner, Dampkedler og Hjælpemotorer), der skal tjene til Udhytning eller Komplettering af Motorer, der har været i Virksomhed i mindst 3 Aar, og som er installeret om Bord paa italienske »Fartøjer«, naar der er blevet givet Tilladelse hertil af det ovenfor omtalte Register, for at Fartøjerne kan komme op i eller forblive i Registrets højeste Klasse, og naar Ophugningen er blevet udført i Italien;

e) for Brændsel og Smørelie, som er nødvendig for Prøver — ogsaa til Lands — af komplette Motorer og Maskiner, bestemte til italienske »Fartøjer«.

Art. 9. For de Reparations- og Ændringsarbejder, der udføres i Italien af Skrog, af Motorer (Maskiner, Dampkedler og Hjælpeapparater) og af Hjælpemotorer om Bord paa italienske »Fartøjer«, bringes de under de 2 første Stykker i Art. 1 omtalte Bestemmelser til Anvendelse.

Forsaauidt de ovenfor omtalte Arbejder ikke paabegynder inden 6 Maanedre efter den paagældende Erklærings Afgivelse, forfalder den erholdte Koncession, medmindre Kommunikationsministeriet tillader, at den forlænges.

Art. 11. Der kan gives toldfri Importtilladelse for:

a) alt, hvad der behøves (Materiale, Maskiner, Apparater og løse Dele deraf (Skibsstyr og Reservedele) til Konstruktion og Udrustning af Handelsskibe, Lystbaade eller andre Fartøjer af lignende Karakter og af Flydedokke, bestilt af Udlændinge eller bestemt til Udlandet, og af Krigsskibe eller andre Skibe, bestilt af fremmede Regeringer;

b) for alt, hvad der behøves (Materiale, Maskiner, Apparater og løse Dele deraf (Skibsstyr og Reservedele) for Reparationer og Ændringer af Handelsskibe, Lystbaade eller Skibe af anden Art, der tilhører Udlændinge, eller af Krigsskibe eller Skibe af anden Art, der tilhører fremmede Regeringer;

c) for alt, hvad der behøves (Materialer, etc.) til Konstruktion af komplette Motorer, Maskiner, Dampkedler og Hjælpemotorer, bestemte til Udlandet;

d) for alle Materialer, Udstyrsgenstande og Reservedele, der skal bruges til Handelsskibe, Lystbaade og Skibe af anden Art, der tilhører Udlændinge, og til Krigsskibe eller Skibe af anden Art, der tilhører fremmede Regeringer;

e) for Brændsel og Smørelie, nødvendig til Prøver — ogsaa til Lands — af komplette Motorer og Maskiner, der falder ind under ovennævnte Punkter a), b) og c).

For Lystbaade, der bygges for italiensk Regning, og for Reparationer og Ændringer af disse, kan der tilstaaes de samme Lettelser som for de i denne Artikel omtalte fremmede Skibe.

Art. 12. Kontrakterne for Konstruktioner og Ændringer af Skibe fritages for Betaling af Register- og Omsætningsafgifter, og de paagældende Leveringer er desuden fritaget for Betaling af Licensafgift.

Brændsel og Smørelie, nødvendig til Prøverne — ogsaa til Lands — af komplette Motorer og dertil hørende Maskiner, er fritaget for Salgsafgift.

Art. 21. For Gennemførelsen af nærværende Dekretlov er der under ekstraordinære Udgifter paa Kommunikationsministeriets Budget fastsat en Sum paa 50 Millioner Lire for Finansaaret 1937—38, og 100 Millioner for hvert af Finansaarene fra 1938—39 til 1946—47 samt 50 Millioner Lire for Finansaaret 1947—48.

Art. 22. Dekretloven, der vil have en Varighed af 10 Aar, er traadt i Kraft den 19. Marts 1938.

MEDDELELSER FRA DANSK

Polens Kuleksport i April Maaned 1938

De fra Polen i Marts Maaned d. A. eksporterede Kvantale Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	I 1000 Tons
Østrig	46
Czekoslovakiet	4
Sverige	195
Norge	29
Danmark	13
Finland	13
Lettland	16
Frankrig	141
Belgien	36
Holland	42
Schweiz	5
Italien	172
Grækenland	12
Malta	—
Algier	16
Ægypten	11
Øvrige Afrika	3
Argentina	22
Andre Lande	3
Bunkerkul	122
	901
Danzig	24
Ialt	925

International Load Line Convention, 1930

With reference to the announcement (circulated on the 24th November last) regarding the above-mentioned Convention, the British Board of Trade have advised that they have been notified that the Government of Brazil has acceded to the Convention with effect from the 31st March, 1938.

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929

The British Board of Trade have advised that a notification of accession to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929, was received in London from the Government of Greece on the 20th February. In accordance with Article 64 of the Convention the accession will take effect on the 20th May, 1938.

Application of the International Sanitary Convention, 1926

The following is a communication which has been re-

DAMPSKIBSREDERIFORENING

ceived from the Office International d'Hygiene Publique with reference to the relevant Article of the Convention:—

United States of America Deratization

(From the Surgeon-General, United States Public Health Service, Washington).

In consequence of a recent reorganization of the United States Quarantine Service, entries in List 10 regarding the ports in the United States of America should be replaced by the following:—

Name of Country United States of America.	Names of Ports	Observations
	Baltimore, Maryland.	The ports indicated are qualified to issue certificates of deratization and exemption. In addition to the ports named, fumigation and rodent infestation inspection services are available at intervening ports on application to the local Public Health Service Officer. Qualified personnel will be detailed from nearest designated station to accomplish this service.
	Boston, Massachusetts	
	Charleston, South Carolina	
	Fort Monroe, Virginia.	
	Galveston, Texas.	
	Jacksonville, Florida.	
	Los Angeles, California.	
	Miami, Florida.	
	Mobile, Alabama.	
	New Orleans, Louisiana.	
	New York, New York.	
	Philadelphia, Pennsylvania.	
	Portland, Oregon.	
	Sabine, Texas.	
	San Francisco, California.	
	Seattle, Washington.	
	Tampa, Florida.	
Island Possessions		
Hawaii.	Honolulu.	
Philippines.	Cebu.	
Porto Rico.	Iloilo.	
Panama Canal.	Manila.	
	Zamboanga.	
	San Juan.	
	Christobal.	
	Balboa.	

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den forløbne Uge har været stærkt præget af Pinsehelligdagene, og naar dertil kommer, at Varesprisernes Tendens stadig har været uregelmæssig, vil det forstaaes, at der heller ikke paa Fragtmarkedet har været nogen større Lyst til at indgaa Engagementer af større Betydning.

Kornmarkederne har været sparsomt repræsenterede. Der cirkulerer Rygter om, at Italien har købt betydelige Kvantiteter Korn, og der har ogsaa cirkuleret diverse Forespørgsler efter Tonnage fra St. Lawrence/Golfen og Australien til italienske Destinationer, men hidtil har disse Forretninger vist sig at være upositive. Der er dog utvivlsomt noget rigtigt i, at Italien har købt Hvede, idet flere Baade bl. a. fra Australien, der var sluttede med fulde Options, er beordrede til Italien, ligesom ogsaa andre enkelte Baade, der har lastet i Montreal senere er destineret til italienske Havne. Som allerede nævnt har Kornmarkedet ligget stille, og Antallet af afsluttede Forretninger har været minimalt. River Plate Markedet ligger stadig fuldstændigt dødt, og der har ikke været Efterspørgsel efter Tonnage i nogensomhelst Retning. Fra Golfen er der sluttet enkelte Baade til Antwerpen/Rotterdam til 2/4¹/₂d., hvilket er en Tilbagegang paa 3d. siden sidst. Fra St. Lawrence er der sluttet enkelte Baade til U.K./Cont. paa Basis af Minimalraterne, ligesom en enkelt lille Baad (paa Timecharter til amerikanske Befragtere) er sluttet til Skandinavien til den lave Rate af 17¹/₂ Cts. Basis 4 Lossehavne.

Om de øvrige Kornmarkeder skal nævnes, at Sydafrika nu har ophævet Embargoen paa Majseksperten, og Tonnage er sluttet til 15/6 Basis Durban Lastning, 6d. mindre for Cape Town. Donau har været inaktiv, hvorimod Russerne fra Sortehavet har været i Markedet for Tonnage til Antwerpen/Rotterdam til omkr. 10/6d. Cont., 11/3d. U.K., 12/6d. Skandinavien. Der har ligeledes været nogen Efterspørgsel efter Tonnage fra Britisk Columbia, og Befragterne antyder herfor 22/6 for Oktober/November, ligesom Byg er sluttet fra Californien for Juli/August til 25/3d. Det nordamerikanske Marked er praktisk talt burt for Ordre. Deals fra Canada er uforandret.

Fra Pacifickysten har der været en Del Efterspørgsel Vancouver/U.K., og et temmelig stort An-

tal Baade er sluttet for Juni/August Lastning til 23/- paa sædvanlige f.i.o. Betingelser. Af Transpacific Forretning findes ikke meget. En enkelt engelsk Baad paa 489,000 Cbft. bale sluttedes Columbia River/Taku Bar til £6,500. For Intercoast Lumber indikeres \$11¹/₂ Juni/August Lastning.

Østens Markeder har været rolige, og ogsaa her gør en svagere Tendens sig gældende. Soyabønner sluttedes for Juli Baad til 25/6d. Basis Rotterdam/Hamburg med sædvanligt Tillæg. Saigon Ris har faaet Tonnage til 27/6d. til fransk Atlanterhavshavn, ligesom en enkelt handy Baad sluttedes til Marseilles direkte til 24/6d. Fra Java er der betalt 26/3d. for Juni/Juli Tonnage til p.p.U.K.-Cont.

De indiske Markeder absorberer stadig en Del Tonnage, men ogsaa her gør en svagere Tendens sig gældende. Kerner fra Madras Kysten er sluttet til 27/-, hvilket er 1/- ned, og fra Karachi er betalt 24/6. Hvede Karachi/p.p.U.K.-Cont. er sluttet til 21/6d., hvilket ligeledes er 1/- lavere.

De europæiske Markeder er ogsaa utilfredsstillende. Udadgaende Kulrater til Middelhavet ligger en Kende svagere, men der kan dog stadig faas omkring 7/3d. Wales/Port Said og 6/9d. Wales/Vestitalien. Wales/Lower Plate er uforandret 15/- for Juni/Juli. Østkyst Danmark ligger omkring 4/- à 4/3 for passende Tonnage.

Paa Trælastmarkederne er der stadig kun ringe Liv, og Befragterne gør, hvad de kan for at bryde Baltwhite Schemet. Der er imidlertid Haab om, at Rederne i det lange Løb vil være i Stand til at gennemføre Minimalraterne, da Befragterne naturligvis før eller senere skal til at afskibe deres Træ, og Rederne i Øjeblikket følger den Taktik hellere at lægge deres Skibe op end at acceptere Rater under Minimum.

De hjemgaende Middelhavsmarkeder er uforandrede. Paa Timecharter Markedet har der kun været ringe Liv. Der slutes naturligvis nu og da en enkelt Baad, men i Overensstemmelse med de aabne Markeder, er de Rater, der kan opnaas paa Timecharter Basis selvfølgelig nedadgaende. Af Afslutninger skal nævnes 8000 Tons Damper 4/5 Maaneder 3/6d. 3.800 tonner 1 vestindisk Rundtur \$1.35.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stabelafløbning

Burmeister & Wains Nybygning Nr. 635 blev i Torsdags sat i Vandet fra Skibsværftet paa Refshaleøen.

Skibet bygges til Compagnie Générale d'Armement Maritime, Paris, og er konstrueret til Transport af Frugt i isolerede og luftkølede Lastrum.

Dets Hoveddimensioner er følgende: Længde 315' — 0", Bredde 45' — 6", Sidehøjde til øverste Dæk 28' — 10", Dødvægten bliver paa ca. 2250 Tons, og Farten ca. 15¹/₂ Knob i Søen.

Skibet bygges til Bureau Veritas Klasse + I 3/3 L.I.A. & C.P. + R.M.C.

Det fremdrives af 1 Hoved-Dieselmotor af vor enkeltvirkende to-takts Trunktype, udviklende ved normal Fart ca. 3950 I.H.K. ved ca. 160 Omdrejninger pr. Minut.

Skibet blev døbt af den franske Ministers Frue, Madame A. G. A. Bonnefoy-Sibour, og det fik i Daaben Navnet »Barfleure«. Afløbningen overværedes endvidere af den franske Minister A. G. A. Bonnefoy-Sibour, Direktør Albert Dompierre d'Hormoy, Ingeniør G. Scherffenberg og B. & W.s Direktion, alle med Fruer.

Norske Oplægninger

Ved Juni Maanedes Begyndelse var der i norske Havne oplagt 94 norske Skibe paa tilsammen 232,682 Tons Dødvægt, indbefattet 7 Tankskibe. Desuden er 13 Tankskibe oplagt i Udlandet. Tilsammen naar Oplægningen op i ca. 400,000 Tons Dødvægt. Da der sikkert ogsaa er norske Trampskibe oplagt i Udlandet, maa man nok regne med, at den effektive Oplægning overskrider 400,000 Tons.

Forlyring af Skibsmandskab

Under 31. Maj 1938 har Handelsministeriet i Medfør af Bestemmelserne i Par. 14, Slk. 3, i Lov om Forlyring og Mønstring af Skibsmandskab af 31. Marts 1937 nedsat en Kommission til Fastsættelse af de Erstatninger, der af Statskassen vil kunne ydes saadanne Personer, hvis Bevilling som Forlyringsagent er bortfaldet ved fornævnte Lovs Ikrafttræden den 1. April d. A.

Kommissionen bestaar af følgende Medlemmer: Prof., Dr. jur. Poul Andersen og Skibsreder H. A. Hansen.

Som Kommissionens Sekretær fungerer Fuldmægtig i Handelsministeriet, cand. jur. E. Lysgaard.

Svensk Forslag om Uddybning af Flinterenden

Et Forslag om Flinterendens Uddybning er alter fremsat over for Regeringen. Det er Sveriges almindelige Søfartsforening, Sveriges Rederforening og Svenska Handelsforbundet, der henstiller, at der foretages Foranstaltninger til en Uddybning til 9 m. Det henstilles endvidere, at Flinterenden bør udstyres med faste Fyranordninger.

Prøvetur

Med det nye Rednings-Motorskib »F. V. Mortensen«, som Ministeriet for Landbrug og Fiskeri har ladet bygget paa Aalborg Værft foretoges officiel Prøvetur Onsdag.

»F. V. Mortensen« maaler i Længden 40, i Bredden 8 og i Dybden 4,3 Meter. Skibet er forsynet med Dobbeltbund og Beholdere til ialt 60 Tons Brændselolie, tilstrækkeligt til, at det kan holde Søen i 8 Døgn. En Damper af lignende Størrelse vilde kun kunne medføre Kul til

et Par Døgn. Maskineriet bestaar af en Dieselmotor fra Friehs i Aarhus paa 600 HK., og Farten er beregnet til 12 Knob.

Det nye Redningsskib er forsynet med moderne Slæbegrøjer og Spil, en Ro-Redningsbaad og en Motor-Redningsbaad og et stort Antal Redningsbøller og andet Redningsmateriel. Der er moderne Navigationsmidler, Radiostation med Kort- og Langbølgesendere og -modtagere, Radio-Pejleapparater, Ekkolod og Gyrokompas.

Alle Beboelsesrum for Besætningen, der kommer til at bestaa af 11 Mand, bliver, med Undtagelse af Kaptajnens, under Dækket, med Adgang derfra til Styrhuset. Af Hensyn til Skibets særlige Opgaver maatte man undgaa store Opbygninger paa Dækket, og der findes derfor kun Bak og Midtskibshus med Kaptajnens Bolig, Radiostation, Navigationsrum og Styrhus.

I Prøveturen deltog Fiskeridirektør Trolle-Thomsen, Formanden for Dansk Fiskeriforening, Landstingsmand M. C. Jensen, og en Række Repræsentanter indenfor Fiskeriet og Repræsentanter for Værft og Teknikere. Fhv. Fiskeridirektør F. V. Mortensen, efter hvem Skibet er opkaldt, havde af Helbredshensyn maattet sende Afbud.

»F. V. Mortensen« skal føres af Kaptajn Henry Larsen. Skibet er afgaaet til sin fremtidige Station i Lemvig.

Italiensk Forbud mod Sejlads i Øhavet (Deltaet) ved La Maddalena (Nord for Sardinien)

I »Gazzetta Ufficiale« for den 4. Maj er optaget et kgl. Dekret (No. 400) af 24/2 38 i Henhold til hvis Art. 1 Sejlads i det i Artiklen nærmere beskrevne Omraade indenfor ovennævnte Øhav forbydes. Forbudet omfatter alle Handelsskibe, saavel udenlandske som italienske og saavel Sejlskibe som Damp- og Motorskibe, uden Hensyn til Tonnagens Størrelse, medmindre de er destineret til en Anløbsplads, beliggende indenfor Omraadet.

Ved Art. 2 gives nærmere Regler for, hvorledes Skibe, der er destineret til en Anløbsplads som nævnt, skal forholde sig.

Ved Art. 3 forbydes Adgangen til Deltaet efter Solnedgang. Undtagelse gøres dog for Skibe, der nødsages til at søge Adgang som Følge af force majeure, i hvilket Tilfælde de vil have at følge de i Art. 2 b nærmere fastsatte Regler.

For Dampskibe, der normalt besejler Omraadet, eller for saadanne, der i Forvejen har anmeldt deres Ankomst, kan det stedlige somilitære Kommandantskab i Henhold til Art. 4 tilstaa særlige Lettelser.

Vareomsætningen paa Danzigs Havn i April Maaned 1938

Vareomsætningen over Danzig Havn i April Maaned var: Indførsel (Mængde i Tons) 138,534,2, Udførsel (Mængde i Tons) 434,321,1.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen til Danmark i Marts Maaned androg 141,016,0 t, Udførslen 142,285,3 t.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 1800 t Sædfrø, ca. 10000 t Pileplanter, ca. 9400 t Sten, ca. 80,600 t Erts, ca. 13,800 t Svovlkies, ca. 4900 t Kul, ca. 5,700 t Gødningsslof, ca. 1200 t Papir, ca. 2300 t Jern og Staal, ca. 4100 t Zink.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 18,300 t Korn, ca. 1800 t Bælgrugt, ca. 2200 t Mel, ca. 1500 t Kartotter, ca. 303,700 t Kul, ca. 8800 t Koks, ca. 1000 t Naftaprodukter, ca. 3500 t Oliekager, ca. 2300 t Melasse, ca. 1100 t Aminoniak, ca. 80,500 t Træ, ca. 2200 t Jern og Staal, ca. 1300 t Metalvarer.

Carlsbergfondets Aarsberetning

Carlsbergfondet og Ny Carlsbergfondets Beretninger foreligger nu for Aaret 1936—37, i hvilket Aar der ialt er blevet udbetalt 2,3 Millioner Kroner til samfundsgavnlige Formaal. Dette Beløb fordeler sig med 1,8 Million Kroner til Carlsbergfondets tre Afdelinger: Carlsberg Laboratoriet, de videnskabelige Understøttelser og Frederiksborgmuseet samt ½ Million Kroner til Ny Carlsbergfondet, gennem hvilket Kunsten nyder Støtte.

Nordisk Speditør-Forbunds Aarsmøde

Nordisk Speditør-Forbund har i Tirsdags afholdt Aarsmøde i Oslo. Forbundets hidtidige Styrelse blev genvalgt. Til Formand genvalgtes Generalkonsul C. B. Ingwersen,

København, til Viceformænd genvalgtes Direktør Aug. Gihm, København, Konsul Ernst Krogius, Helsingfors, Disponent Rolf S. Aas, Oslo, og nyvalgtes Direktør N. Flyckt, Trelleborg. Forbundets næste Styrelsesmøde afholdes i 1939 i Malmø, næste Forbundsmøde 1940 i Stockholm.

Sømandskirke jublerer

Den skandinaviske Sømandskirke i Leith fejrede Pinsedag 70 Aars Jubilæumsdag. Skønt den hører under norsk Sømandsstyre, har den dog mange Tilknytninger til Danmark.

Saaledes er selv Kirken bygget efter Udkast af Arkitekt Johan Schröder. Altertavlen er en Kopi af J. Skovgaard's »Den gode Hyrde«, og Nadverkalken blev i sin Tid skænket af den danske Skibskaptajn Stephanson, hvis Svigersøn, Pastor Hansen, var Kirkens første Præst.

Kaptajn Stephanson havde faaet overrakt Nadverkalken af en Besætning, han havde reddet paa Havet.

Kirkens nuværende Præst er Casper Hennig. Ved Festgudstjenesten talte Norsk Sømandsmissions Formand, Provst Eckeland.

Generalforsamling

Det danske Kulkompagni afholdt Fredag ordinær Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsassessor Rør-dam. Formanden, Direktør Lading, mindedes afdøde Direktør Jul. Madsen, der havde siddet i Selskabets Bestyrelse fra 1930, de sidste 2 Aar som Formand.

Formanden henviste til den tidligere udsendte Beretning og Regnskab og udtalte:

Priserne paa Kul og Koks var stærkt stigende i de første Maaneder af Regnskabsaaret, men en Vending indtraadte hen paa Efteraaret, og siden da har Priserne paa vore Artikler været nedadgaaende. Adskilligt tyder dog paa, at Bunden er naaet. De høje Brændselspriser og den milde Vinter har paa virket Salget, saaledes at vor Omsætning har været noget mindre end i det foregaaende Aar.

Regnskabet er efter Henstilling fra Aktieselskabs-Registeret noget mere specificeret end tidligere. Sammenlignet med det foregaaende Aar viser det ca. 848,000 Kr. større Overskud. Reelt er det dog kun ca. 660,000 Kr. større, idet Pladsomkostninger til Beløb ca. 188,000 Kr. er opført som særlig Udgift i det foreliggende Regnskab, medens det tilsvarende Beløb for i Fjor var direkte fradraget Brutto-Overskudet. Værdien af Varelageret er ca. 354,000 Kr. større end i Fjor. Udgifterne til Administration etc. er steget med ca. 22,000 Kr., medens de udrødede Skatter har været ca. 129,000 Kr. større. Status balancerer med Kr. 16,045,926,18 mod Kr. 15,097,618,93 i Fjor. Bestyrelsen har vedtaget følgende Henlæggelser og Afskrivninger for 1937—38: Henlæggelse til Fornylsesfond 47,266 Kr., Afskrivning paa Anlægget i Sydhavnen 15,650 Kr., paa Ejendommen Østbanegade 8,472 Kr., paa Banevogne, Køretøjer, Heste, Inventar og Pramme 36,425 Kr., paa Skibene 161,244 Kr. Til Reservefonden henlægges 85,000 Kr., til Understøttelsesfonden Kr. 42,879,46; der foreslaas 8 pCt. i Udbytte og afsat til Survey og Reparationsudgifter paa Skibene Kr. 150,000 samt til Dispositionsfond Kr. 251,686,66, hvorefter der bliver Kr. 421,050,67 at overføre til det nye Regnskabsaar og til Betaling af Skat.

Selskabets Banktilgodehavende er i det foreliggende Regnskab udskilt fra diverse Debitorer; Fonds- og Aktiekonto er forøget med ca. 143,000 Kr., væsentlig som Følge af, at Aktie-Kapitalen i det med os samarbejdende Selskab, Akts. Fanborg Kulkompagni, er bleven forhøjet fra 100,000 Kr. til 250,000 Kr., og Veksel-Konto med ca. 76,000 Kr.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Bestyrelsen har suppleret sig med Direktør Sander, Carlsberg Bryggerierne, i Stedet for afdøde Ingeniør Julius Madsen, hvilket Valg godkendtes, og Direktør Andr. N. Grut, der var paa Omvalg, genvalgtes.

Saltsilo paa Færøerne

Arbejdet med Anlægget af den første Saltsilo er nu blevet paabegyndt i Trangisvaag. Siloen, der har faaet Forbindelse med en ny Kulbro ved Dreinæs, faar en Kapacitet paa 10,000 Tons. Anlægsarbejdet er beregnet til at ville koste 300,000 Kr.

Kanalafgiften til Næstved Havn

Samme Dag Havneindvielsen fandt Sted udfærdigede Ministeriet for offentlige Arbejder et Afgiftsreglement, der gik ud paa, at alle Skibe, uanset Dybgaende, som lader eller Jøsser i Karrebæksminde, Næstved eller i Kanalen mellem disse Pladser, fra samme Dato skal erlægge en Skibsafgift paa Kr. 1,50 pr. Vægtton indtaget eller udløst Gods, foruden de Havnepenge og andre Udgifter, som normalt svares. Medens den hidtidige Præmiefgift klart hvilede paa Lastejeren og var Skibet aldeles uvedkommende, er det nye Kanalgebyr, overensstemmende med Næstved Havneudvalgs Indstilling, lagt over paa Skibene,

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

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVETELEFON
386 & 786TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORGTELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

som altsaa fremtidigt maa regne hermed ved Fragtafslutninger paa Næstved.

Der foreligger imidlertid — meddeler Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe — den højst mærkelige Situation, at Ministeriet har udfærdiget Afgiftsreglementet Lørdag den 21. Maj med øjeblikkelig Ikrafttræden. Toldmyndighederne i Næstved, som skal opkræve Afgiften, har først faaet Ordren herom Tirsdag den 24. om Morgenen, og Næstved Havneudvalg og Havneledelsen fik endelig Meddelelsen sent hen paa Dagen den 24.

Foreningen protesterer energisk imod, at Skibsafgifter af en saadan Højde, som Talen her er om, paalægges med tilbagevirkende Kraft og uden passende Varsel overfor Offentligheden. Det vil være urimeligt, hvis Rejser, der er sluttet i god Tro inden den 24. Maj Aften, skal betales med Kr. 1,50 pr. Ton Gods, idet absolut ingen udenfor Centraladministrationen har været vidende om, hvad der forestod. I Begyndelsen af Maj forespurgte Foreningens Forretningsfører Havneingeniør Frandsen, Næstved, om Afgiftsspørgsmaalet, og siden flere Gange, sidst ved selve Indvielsen, hver Gang med det Svar, at Nyordningen ikke kunde oplyses, da der intet forelaa herom. Foreningen maa derfor bestemt kræve, at der straks tilvejebringes en Dispensation fra denne Kanalfgift for alle Laster sluttet i god Tro inden den 24. Maj, Aften.

Dette Krav er straks stillet saavel overfor Næstved Havneudvalg som overfor Ministeriet for offentlige Arbejder, og indtil nærmere foreligger — gør Foreningen sine Medlemmer opmærksom paa, — maa der regnes med den hidtidige Grundrate paa Karrebæksminde + Kr. 0,50 + Kr. 0,50 og ved Befragninger fra Udlandet maa Raten Kr. 1,50 lægges til den ellers opnaaelige Markedsrate eller Afgiftens Udredning lægges over paa Modtageren.

Kaptajnen deserterede

Det hører sikkert til Sjældenhederne, at en Kaptajn dømmes for Desertation; det er imidlertid sket i Lørdags ved Søretten i Lybæk. Saa ukendt er denne Forseelse for Skibsførernes Vedkommende, at den slet ikke findes omtalt i tysk Lov. Domstolen maatte derfor fælde sin Kendelse efter eget Skøn.

Sagen var rettet mod Kaptajn Lange paa Damperen »Holstentor«, et Skib, der er kendt herhjemme fra ret hyppige Besøg i danske Havne. Kaptajnen, der havde ført

Skibet i 9 Maaneder, efter at han i Forvejen havde været Første-Styrmand om Bord, gik den 4. August i Land i Oslo og kom trods gentagne Opfordringer fra Rederiets Oslo-Agenter ikke mere om Bord. Der var en Kvinde med i Spillet, og Kaptajn Lange havde ogsaa haft en Konflikt med Oslo-Agenterne. Rederiet maatte sende en anden Fører op til Oslo med Flyvemaskine for at overtage Skibet.

Forst den 20. August rejste Kaptajn Lange hjem til Tyskland, hvor han fik Ansættelse som Styrmand paa en Hamborg-Damper. Ved Søretskendelsen forleden i Hamborg mistede han imidlertid baade sit Skibsførerbevis og sin Ret til at sejle som Styrmand.

Den tilsyneladende meget harde Doin motiveres med, at Kaptajn Lange ved sin Opræden 1) groft har forsømt sin Pligt, 2) har tilføjet den tyske Skibsførerstands høje Anseelse stor Skade og 3) skadet det tyske Flags Anseelse i Udlandet.

Nordens ældste søgaaende Fartøj

Det saakaldte Hjortespring-Fund fra 1920 er blevet udstillet i Nationalmuseets Kælder. Skibet beregnes at have været ca. 14 m langt og 2 m bredt. Det er bygget af 5 brede Planker, der har været surret sammen med Bastsnore og haft et Antal Tværribber surret til Sideplankerne.

Efter Videnskabens Beregninger stammer dette Skib fra Jernalderens første Afsnit, fra Aarhundrederne lige før Kristi Fødsel. Sandsynligheden taler for, at alle de fundne Genstande er sænkede i Mosen som et Offer til Guderne, formentlig efter en heldig Kamp. Maaske er der Tale om erobret Krigsbytte.

Panama Canal Dues on Passengers

International Shipping Conference meddeler:

The Chamber of Shipping has been advised by the British Board of Trade that as the result of enquiries made in Washington they are informed that, according to an official of the State Department, the Panama Canal Authorities have no intention at present of imposing the tolls on passengers which were authorised in the Panama Tolls Act, and that if it is decided later to levy such tolls, they consider that it would be necessary for them to give six months' notice in accordance with Section 411 of the Code.

POSITIONSLISTE PR. 7. JUNI 1938**A**

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aarø* ank. Rouen 24.5.
s.s. *Aarø*, Bastrup, ank. Nakskov 5.6.
s.s. *Aase* pass. Dungeness 25.5. p. R. t Oporto.
m.l. *Aase Mærsk* afg. Santos 18.5.
s.s. *Absalon* ank. Tyne 31.5.
m.s. *African Reefer* pass. Dungeness 28.5.
m.s. *Afrika*, Himmelsstrup, afg. Aden 2.6. til Penang udg.
s.s. *Agnete* ank. Gravesend 3.6.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Gdynia 31.5.
s.s. *Alabama* afg. Madeira 11.5. til Kbhvn.
s.s. *Alfa* pass. Cabo Cavoeiro 5.6.
s.s. *Alf* ank. Bryssel 31.5.
s.s. *Algarve* ank. Kbhvn. 7.6.
m.s. *Almena* afg. New York 2.6. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Kbhvn. 30.5.
s.s. *Alssund*, Hansen, afg. Danzig 5.6. til Skulskär, Sverige.
m.s. *American Reefer* pass. Ækvator 5.6.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Panama Kanal 31.5. til Los Angeles udg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Buenos Aires 25.5. til Aruba.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Hongkong 2.6. til Manila.
s.s. *Anna* ank. Bilbao 4.6.
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Newcastle 6.6. til Melbourne udg.
s.s. *Anne* ank. Bordeaux 18.5.
m.s. *Argentina* ank. Kbhvn. 5.6.
m.s. *Arizona* ank. Buenos Aires 3.6.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Itca 22.5.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Haiphong 29.5.
m.s. *Asia*, Jensen, afg. Fremantle 26.5. til Las Palmas hjg.

s.s. *Askø*, Hansen, ank. Kolding 7.6.
s.s. *Aslaug* pass. Southend 28.5. p. R. t. Kbhvn.
m.s. *Asnæs* pass. Hanstholm 4.6.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Yokohama 7.6.
s.s. *Astra* afg. Philadelphia 2.6. til Gulfport.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Pomaron 6.6.
m.s. *Australian Reefer* ank. Santos 4.6.
m.s. *Australien*, Hansen, ank. Saigon 6.6. hjg.
s.s. *Avance* oplagt.

B

s.s. *Belgien* ank. Methil 1.6.
m.l. *Bente Mærsk* afg. Gravesend 3.6. til Antwerpen.
s.s. *Bergenhus* afg. Bergen 6.6. nordover.
s.s. *Bertha* ank. Svendborg 26.5.
s.s. *Bes* pass. Gravesend 8.6.
s.s. *Betta* afg. Kemi 5.6.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Norresundby 20.5.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Mobile 21.5.
s.s. *Birgitte* ank. Helsingør 26.5.
s.s. *Birte*, Pedersen, dokker København.
s.s. *Bodil* ank. Odense 5.6.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Gloucester 6.6. til Montreal.
m.s. *Boringia*, Væring, pass. Gibraltar 7.6. til London hjg.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn 4.6. til Blyth.
s.s. *Brasilien* afg. Rio 20.5. til Madeira.
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Panama 4.6.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Three Rivers 28.5. til Oslo.
s.s. *Britta* ank. Kirkcaldy 3.6.
s.s. *Broholm* afg. Alexandria 2.6. til Antwerpen.
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. 23,06° N., 68,55° W. 3.6.
s.s. *Brynhild* afg. Montreal 24.5. til Kbhvn.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

8.8.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	453,50	AMSTERDAM.....	250,45
BERLIN.....	182,00	STOCKHOLM.....	115,85
PARIS.....	12,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,70	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	103,35	PRAG.....	15,90
ROM.....	24,05	WARSZAWA.....	85,85

C

m.s. *California* ank. Rosario 5.6.
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. St. Thomas 3.6. til London hjg.
 m.s. *Canadian Reefer* pass. Ækvator 1.6.
 s.s. *Carmen* afg. Oran 3.6.
 m.t. *Caroline Mærsk* afg. Falmouth 19.5. til Las Piedras.
 s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 4.6. til Antwerpen.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Balboa 17.5.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Rotterdam 4.6.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Shanghai 7.6. til Yokohama udg.
 s.s. *Christiansborg* afg. Palenque 21.5.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. St. Thomas 26.5. til Queens-
 town.
 m.s. *Chr. Holm* ventes Talara 11.6.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Ushant 6.6. p. R. t. Stock-
 holm.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Blyth 4.6.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Aalborg 26.4. til Lübeck.
 s.s. *Clara*, Johansen, oplagt Kbhvn.
 m.s. *Columbia*, Bronér, forv. ank. Colon C.Z. 8.6.
 s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Cuxhaven 2.6. p. R. t. Ridham
 Dock.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Swansea 31.5.

D

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Kbhvn. 7.6. til Stockholm.
 s.s. *Dagmar* afg. Napoli 6.6.
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 5.6.
 s.s. *Dania*, Danholt, pass. Brunsbüttel 4.6.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Hongkong 6.6. hjg.
 m.s. *Danmark* ventes Baytown 13.6.
 s.s. *Delaware* afg. Philadelphia 2.6. til New Orleans.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Montreal 23.5.
 s.s. *Ebro* ank. Marseille 4.6.
 s.s. *Edv. Nissen* afg. Liverpool 1.6. til Pugwash.
 s.s. *Effie Mærsk* oplagt.
 s.s. *Egholm* ank. Gdynia 5.6.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Conakry 3.6.
 m.s. *Elconora Mærsk* afg. Falmouth 23.5.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 20.5.
 s.s. *Elisabeth* pass. Fornæs 31.5. sydg.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Middlesbrough 27.5.
 s.s. *Ellen* pass. Skagen 31.5.
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 4.6.
 s.s. *Else* ank. Klaipeda 6.6.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Quebec 25.5.
 m.t. *Emma Mærsk* ank. Colombo 26.5.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Kbhvn. 3.6.
 s.s. *Frida* pass. Christobal 27.5.
 s.s. *Erik Boye* afg. Freetown 24.5.
 ss. *Erna* ank. Dunston 4.6.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Los Angeles 4.6. til Christobal
 hjg.
 s.s. *Ester* afg. Lisbon 4.6.
 s.s. *Esther Maria*, Liisbeerg, afg. Lissabon 6.6.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Hull 3.6.
 s.s. *Estrid* afg. Dakar 27.5. til Rotterdam.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 30.5.

F

s.s. *Fano* ank. Tallinn 5.6.
 s.s. *Finland* afg. Danzig 2.6. til Ghent.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Penang 3.6. til Colombo hjg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Casablanca 6.6.
 s.s. *Frankrig* afg. Danzig 1.6.
 s.s. *Fredensborg* pass. Ushant 7.6.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Cagliari 3.6.
 s.s. *Freja* ank. London 24.5.
 s.s. *Frida* pass. Christobal 31.5.
 s.s. *Frode* afg. New York 23.5. til Oslo.
 s.s. *Fylla* ank. Hull 31.5.

G

s.s. *Georgia* afg. New York 4.6. til Oslo.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Monrovia 20.5.
 s.s. *Gerda* ank. Ghent 5.6.
 s.s. *Gerd* afg. St. Thomas 12.5.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Christobal 22.5.
 s.s. *Gorm* ank. New Orleans 4.6.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Balboa 2.6.
 s.s. *Grete* afg. Fort de Fr. 1.6.
 s.s. *Grønland* oplagt.

s.s. *Gudena* pass. Dunnet Hd. 3.6. østg.
 s.s. *Gudrun* ank. Bordeaux 28.5.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Abadan 18.5.
 s.s. *Gunhild* ank. Goole 28.5.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Barry 3.6. til Newfoundland.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 30.4. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. New York 11.5.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, Esbjerg 3.6.
 s.s. *Halfdan* afg. Dunkirk 4.6. til Middelfart.
 s.s. *Halland* oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Haifa 21.5. til Constantza.
 s.s. *Hans Broge* pass. Lizard 3.6. vestlg.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. London 20.5.
 s.s. *Hans*, From, i Dok i Helsingør.
 s.s. *Harald* afg. Kbhvn. 4.6. til Manchester
 s.s. *Harriet* afg. Gibraltar 6.6.
 s.s. *Helene* ank. Wiborg 3.6.
 s.s. *Helga* ank. Valparaiso 30.5.
 m.s. *Helvig* afg. Clyde 28.5. til New York.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Houston 24.5.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Leith 29.5.
 m.s. *Herdis* afg. Liverpool 23.5. til Las Palmas.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Barry 3.6.
 s.s. *Hilde* afg. Gibraltar 29.5. til London.
 s.s. *Hindsholm* ank. Kbhvn. 7.6.
 s.s. *Holland* pass. La Coubre 2.6. sydg.
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 6.6.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Hamburg 6.6. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Liverpool 19.5.
 s.s. *Inger* ank. Weaste 7.6.
 s.s. *Inger Toft* ank. Pictou 30.5.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Parrsboro 26.5.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Three Rivers 28.5. til Danmark.
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. L. Pedersen, afg. Methil 6.6. til
 Kbhvn.
 s.s. *Ivar* afg. Grangemouth 2.6. til Boston.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 6.6.
 s.s. *Jakob Mærsk* pass. Ushant 26.5.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Ceuta 26.5.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Teneriffa 12.5.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Singapore 1.6. til Port Said
 hjg.
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 4.6.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Svendborg 18.5.
 s.s. *Johanne* pass. Gibraltar 5.6.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Bayonne 25.5.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 7.6.
 s.s. *Jonna* afg. Cardiff 4.6.
 s.s. *Juliane* ank. Frederikshavn 20.5.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Aden 5.6. til Colombo udg.
 s.s. *Jutta* ank. Heysham 1.6.
 s.s. *Jytte* ank. Gdynia 20.4.
 s.s. *Jægersborg* ank. Danzig 5.6.

K

s.s. *Kai*, Friis, dokker Kbhvn.
 s.s. *Kalø*, Brockmann, ank. Newcastle N.B. 3.6.
 s.s. *Karen* afg. Svendborg 31.5.
 s.s. *Karen Toft* afg. Sunderland 28.5.
 s.s. *Karla* pass. Gibraltar 8.6.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 31.5.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Santander 23.5. til Bilbao.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Svendborg 30.5.
 s.s. *Kentucky* ank. Aalborg 5.6.
 s.s. *Kirsten* ank. Antwerpen 28.5.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Barry 19.5. til St. John's, N.F.
 s.s. *Kjopenhavn*, Sigvardt, oplagt i Kbhvn. fra 12.4.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los
 Angeles og Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud* ank. Danzig 7.6.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 30.5. til Burntisland.
 s.s. *Knut* afg. Danzig 25.5. til Sfax.
 s.s. *Kongea* afg. Aalborg 24.5. til Thorshavn.

L

s.s. *Laila* afg. Valparaiso 30.5.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Bangkok 1.6. udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* pass. Ækvator 4.6.
 m.s. *Leise Mærsk* pass. Perim 20.5.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Port Said 22.5.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, pass. Skagen 6.6. p. R. t. Wiborg.
 s.s. *Lilian* ank. Glasgow 5.6.
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 28.5.
 s.s. *Lily* afg. Pillau 31.5. til Gdynia.
 s.s. *Linda* ank. Rabat 6.6.
 s.s. *London*, Hansen, oplagt i Kbhvn. fra 13.5.
 s.s. *Lotta* søsat Aalborg 22.4.
 s.s. *Lotte* ank. Blyth 1.6.
 m.s. *Louisiana* ank. Santos 6.6.

m.s. *Lundby*, Lund, afg. Quebec 6.6. til Vestindien.
s.s. *Lynæs* pass. Skagen 22.5.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Jacksonville 24.5. til Miami.
s.s. *Magnus* ank. Riga 5.6.
s.s. *Maja* pass. Helsingør 5.6.
m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Singapore 4.6. til Las Palmas
høj.

s.s. *Manø*, Rasmussen, afg. Sousse 3.6.
s.s. *Marchen Mærsk* afg. Shanghai 2.6. til Japan.
s.s. *Margit*, Jensen, dokker Kbhvn.
s.s. *Margrethe* afg. Amsterdam 31.5.
s.s. *Margrethe* i Dok i Aalborg.
s.s. *Marianne* afg. Hønefors 31.5.
m.l. *Marie Mærsk* afg. N. Waterweg 18.5. til Key West.
s.s. *Marie Toft* afg. San Juan 5.6.
s.s. *Marna* afg. New York 3.6.
m.s. *Marocco* afg. Palermo 4.6. til Lisbon.
s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Marseilles 28.5.
s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Cadiz 30.5.
s.s. *Marx* pass. Helsingør 29.5. p. R. t. Wiborg.
s.s. *Maryland* afg. Montreal 7.6. til Kbhvn.
s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Gdynia 27.5.
m.s. *Meonia*, Sørensen, pass. Ushant 7.6. p. R. t. Marseilles
udg.
s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 1.6.
s.s. *Michael Jebson* afg. Bangkok 20.5. til Hongkong.
s.s. *Minsk* ank. Beyrouth 7.6.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Grangemouth 6.6. til
Odense.
s.s. *Najaden* ank. Haukipudas 6.6.
s.s. *Nancy* afg. Sfax 7.6.
s.s. *Nerma* ank. Kotka 8.6.
s.s. *Nevada* ank. Kbhvn. 4.6.
m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Yokohama 15.5.
m.s. *Niel Mærsk* afg. Panama 21.5.
s.s. *Niels R. Finsen* afg. Setubal 29.5. til Nantes.
s.s. *Niobe* ank. Middleleborough 7.6.
s.s. *Norco* oplagt.
m.s. *Nordbo* ank. Cristobal 18.5.
s.s. *Nordborg* ank. Mariager 4.6.,
s.s. *Nordby* afg. Fredericia 25.5. til Danzig.
m.s. *Norden* ank. New Orleans 2.6.
m.s. *Nordfarer* ank. Nakskov 11.5.
m.s. *Nordhavet* ank. Santiago 19.5.
m.s. *Nordhval* ank. Yawata 26.5.
m.s. *Nordkap* ank. Montevideo 26.5.
s.s. *Nordlys* afg. Rouen 18.5. til Montreal.
m.s. *Nordpol* afg. Kobe 22.5. til Australien.
m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen ank. Avonmouth 4.6.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 7.6.
s.s. *Olga* ank. Trälleborg 31.5.
m.s. *Olga S.* afg. New York 2.6. til Antwerpen.
s.s. *Oluf Mærsk* ank. Bordeaux 27.5.
m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. afg. Montreal 4.6.
m.s. *Oregon* afg. Aalborg 25.5. til River Plate.
s.s. *Orion* ank. Danzig 30.5.
s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Danzig 31.5. til Bordeaux, pass.
Kbhvn. 6.1. p. R. t. Bordeaux.
s.s. *Otto Petersen* ank. Frederikshavn 18.5.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Lome 29.5.
s.s. *P. N. Danim* afg. Belize 29.5.
m.s. *Panama*, Juel-Christensen, pass. Kap Agulhas 30.5. p.
R. t. Fremantle udg.
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 4.6.
s.s. *Paula* afg. Coronel 5.6.
m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Sfax 7.6. til Sousse høj.
s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los
Angeles og Puerto Amuelles.
m.s. *Peter Mærsk* ank. Baltimore 23.5.
s.s. *Pia* pass. Lizard 2.6.
s.s. *Polly* ank. Galway 31.5.
s.s. *Prins Knud*, Westergård, ank. Bayonne 6.6.

R

m.s. *Ragnhild* ank. Alexandria 23.5.
s.s. *Randa* ank. Kotka 8.6.
s.s. *Riga* afg. Danzig 4.6.
s.s. *Rigmor* ank. Nyköping 30.5.

s.s. *Rikke* afg. Danzig 27.4. til Nice.
s.s. *Rita Mærsk* afg. Kbhvn. 4.5. til Hamburg.
s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 7.6.
s.s. *Robert* pass. Helsingør 28.5.
m.s. *Robert Mærsk* afg. London 27.5. til Philadelphia via
New York.
s.s. *Rosenborg* ank. Lisbon 6.6.

S

s.s. *Saga* afg. Skien forv. 7.6. cl. 8.6. til Kbhvn.
m.s. *Sally Mærsk* afg. Cebu 27.5.
s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Helsingør 8.6.
s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Kbhvn. 2.6.
s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 30.5.
s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Barry 6.6.
s.s. *Selma* ank. Rouen 6.6.
s.s. *Sessa* pass. Cristobal 28.5.
m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Kbhvn. 8.6. til Gøteborg udg.
s.s. *Signe* pass. Gibraltar 23.5. p. R. t. Genoa.
s.s. *Sigrid* ank. Raumo 28.5.
s.s. *Silkeborg* afg. Saffi 6.6.
s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.
s.s. *Skagen* ank. Siam 4.6.
s.s. *Skagerak* pass. Skagen 28.5.
s.s. *Skandia* ventes Rotterdam 25.6.
s.s. *Skjold* ank. Bordeaux 5.6.
s.s. *Skodsborg* afg. Burntisland 7.6.
s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 8.6. til Gdynia og Danzig.
s.s. *Sonja Mærsk* afg. Cardiff 24.5.
s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Pictou 31.5.
s.s. *Sophie* pass. Skagen 1.6.
s.s. *Stal*, Nielsen, oplagt Aalborg.
s.s. *Stadion II* afg. Stettin 7.6. til Kbhvn
s.s. *Stella* ank. Bilbao 4.6.
m.s. *Stensby*, Kähler, pass. Panama 2.6. p. R. t. Woodfibre
og Port Alice.
m.s. *Stjerneborg* pass. Balboa 26.5.
s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Leningrad 5.6. til Oslo.
s.s. *Susan Mærsk* ank. Alexander Bay 22.5.
s.s. *Svanhild* ank. Albany 6.6.
s.s. *Svend Pii* ank. Philadelphia 30.5.
s.s. *Søborg* pass. Skagen 7.6.

T

s.s. *Taarholm* ank. Liverpool 4.6.
m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Fremantle 28.5.
s.s. *Tanja* pass. Dungeness 6.6.
m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Pedro 22.5.
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Thisted 8.0. til Odense.
s.s. *Tekla* ank. Danzig 26.5.
s.s. *Tennessee* afg. Neufahrwasser 25.5. til Santos.
m.s. *Thyra S.* afg. Las Palmas 26.5. til Liverpool.
s.s. *Tonny*, Schröder, afg. Vejle 8.6. til Aabenraa.
s.s. *Tove* afg. Tyne 25.5. til Kbhvn.
s.s. *Tovelil*, Bang, afg. San Juan 4.6.
s.s. *Transporter* afg. Blyth 28.5. til Odense.
s.s. *Trio*, Svane, i Dok i Helsingør.
s.s. *Trondhjem* ank. Kbhvn. 5.6.
s.s. *Tula* afg. Antwerpen 4.6. til Algier.
m.s. *Tunis* afg. Antwerpen 1.6. til Casablanca.
m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Santos 6.6. til Buenos Aires.

U

s.s. *Ulla* afg. Santos 2.6.
s.s. *Ulrik Holm* ank. Tyne 8.5.
s.s. *Uraniensborg* afg. Flushing 5.0.

V

s.s. *Valborg* ank. Åbo 31.5.
s.s. *Vendia*, Lund, afg. Lemvig 4.6. til Danzig.
s.s. *Venus* ank. Quebec 1.6.
s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
s.s. *Viborg* pass. Ushant 6.6.
s.s. *Viola* pass. Gibraltar 24.5. p. R. t. Alexandria.
s.s. *Virginia* afg. Montreal 4.6. til Kbhvn.
s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los
Angeles og Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Colon C.Z. 6.6.
s.s. *Wilh. Colding* ank. Kbhvn. 29.5.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Blyth 3.6.

Y

ss. *Yrsa* afg. Hamburg 8.6. til Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

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

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONSORSIKRINGSANSTALTEN
AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

HAMMERENSGADE 6 · KØBENHAVN K · TLF.: C. 7009



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Helmøllid"
Amaliegade 38



Weiolin Skibsfarver

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK

TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

KAAS & SØRENSEN
INDEHAVER

Skibsklarering
Kommission

G. E. OLSEN

Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter

HELSINGØR

Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 675

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis & vis Posthøuet

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkco

ROTTERDAM

Telephone:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

O. SWANLJUNG

Etableret 1803

BRAHESTAD (Lapaluo, Roska, Siniluoto & Kalajoki-Rabja) FINLAND

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung«, Brahestad
Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienstschlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Box Code.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

A. D. EKLÖF & Co. O/Y

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

and the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA — Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND

THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES

IN FINLAND

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 8. Juni 1938.

Nr. 23.

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

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

I. Østersøen.

1725. (T). Sverige. Indløbet til Västervik. Lilla Bockholmssundet. Fyr midlertidig slukket.
(U. f. s. Nr. 22/1611. Stockholm 1938.)
Det W.-ligste Fyr ved Rendens S.-Side i Lilla Bockholmssundet paa c. 57° 45',₅ N. 16° 40',₄ E. er midlertidig slukket.
1726. (T). Sverige. Hävrings Fyrskib midlertidig inddraget.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet Hävrings paa c. 58° 33' N. 17° 31' E. er inddraget til omkring den 15. Juli d. A.
1727. Sverige. Landsort. Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 22/1610. Stockholm 1938.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 22/1657 1938 meddeles, at Forandringen af Landsort Hovedfyr paa c. 58° 44' N. 17° 52' E. nu er foretaget, og at Fyret nu viser hvidt Gruppe-Blink, 5 Blink hver 1^m. Synsvide: 18 Sm.
(E. f. S. Nr. 22/1657 1938. Kort Nr. 268.)
1728. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib ombyttes midlertidig.
(U. f. s. Nr. 22/1658. Stockholm 1938.)
Omkring den 13. Juni d. A. ombyttes Fyrskibet Almagrundet paa c. 59° 09',₄ N. 19° 08',₆ E. midlertidig med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Signaler bliver uforandret, men Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr.
1729. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 15/470. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Hiidenniemi övre c. 65° 05' N. 24° 52' E. Hiidenniemi nedre. Hyypännäki. Keski-
niemi. Marjaniemi lykta (Riutta). Marjaniemi Bifyr.
(E. f. S. Nr. 52/4029 1937.)

1730. Finland. Bottniske Bugt. Nahkiainen Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Oulu.)
Fyrskibet *Nahkiainen* paa c. 64° 36' N. 23° 51' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 49/3775 1937.)
1731. (P). Finland. Skärgårdshavet. Skiftet. Kihti Fyr tændes.
(U. f. s. Nr. 15/481. Helsingfors 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa 60° 04' 31" N. 21° 08' 06" E. et nyt Fyr, *Kihti* Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 5,7^s. Flammens Højde: 11,5 m. Synsvidde: c. 14 Sm. Sort, ottekantet Fyrlanterne med hvidt Tag paa et sort Betontaarn. Fyret skal lyse, som følger:
- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. 83° til c. 92°. | 4. Grønt i Pejl. fra c. 173° til c. 239°. |
| 2. Hvidt i — - c. 92° til c. 95°. | 5. Hvidt i — - c. 239° - c. 244°. |
| 3. Rødt i — - c. 95° - c. 173°. | 6. Rødt i — - c. 244° - c. 263°. |
1732. Finland. Finske Bugt. Viipuri. Ämmänpaalu Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 15/467. Helsingfors 1938.)
Ämmänpaalu Fyr paa c. 60° 42' N. 28° 44' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 13/931 1938.)
1733. (T). Tyskland. Swinemünde E. Misdroy. Afmærkning af Brorester midlertidig forandret.
(N. f. S. Nr. 22/2262. Berlin 1938.)
Broresterne bestaaende af en Stenbunke og Pælestumper, i Forlængelse af *Misdroy* Bro c. 55 til 135 m fra Yderenden er for Tiden afmærket med 4 hvide Spirtønder, mærket henholdsvis *Misdroy-N.*, *Misdroy-O.*, *Misdroy-S.* og *Misdroy-W.* og forsynet med tilsvarende røde Topbetegnelser. Tønderne bliver liggende ude til Slutningen af September 1938. Den hvide Spirtønde, mærket *Misdroy-Seebrücke N.* er inddraget. c. 53° 56' N. 14° 27' E.
1734. (T). Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Neustadt. Fløjtetønde ombyttes midlertidig.
(N. f. S. Nr. 22/2384. Berlin 1938.)
Den hvide Fløjtetønde med E.-Topbetegnelse og med sort mærket „*Neustadt Ost*“ paa 54° 04' 36" N. 10° 50' 25" E. i 10 m Vand ombyttes uden nærmere Meddelelse fra omkring Midten af Juni indtil Midten af September d. A. med en hvid Spirtønde med E.-Topbetegnelse og mærket paa samme Maade.
(E. f. S. Nr. 15/1092 1938.)

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

1735. (T). Danmark. Sundet. København. Kapsejladsmærker midlertidig udlagt.
Tre sorte Stager med Blikflag, mærket „*K. S. U.*“, er midlertidig udlagt, som følger:
1. En Stage i 6,5 m Vand paa 55° 46' (30") N. 12° 36' (41") E., c. 750 m E. for *Hvidøre*.
 2. En Stage i 11,2 m Vand paa 55° 44' (02") N. 12° 40' (42") E., c. 1600 m NNE. for *Middelgrunds Fort*.
 3. En Stage i 4,5 m Vand paa 55° 41' (35") N. 12° 44' (45") E., c. 1400 m SE. t. S. for *Flakfort Fyr*.
- Stagerne ligger ude til den 15. September.
(Danske Lods, Side 261.)
1736. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sømærke atter i Orden.
Den hvide Stage med Halmvisk, *Sandhage N.*, paa 55° 07' (08") N. 12° 14' (26") E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 22/1723 1938.)

1737. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedø E.-Flak gravede Rende. Sømærke inddraget.

Den hvide Træbøje paa $54^{\circ} 58' (58'') N. 11^{\circ} 54' (48'') E.$, S. for den gravede Rende over *Masnedø E.-Flak*, er permanent inddraget.

(Kort Nr. 301. Danske Loda, Side 527 og Tillæg Nr. 3, Side 76. Søm.-Fort. Side 81, Nr. 3.)

1738. (P). Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib ombyttes midlertidig.

Den 1. Juli d. A. eller snarest derefter vil Fyrskibet *Halsskov Rev* paa c. $55^{\circ} 20' N. 11^{\circ} 03' E.$ midlertidig blive inddraget for Eftersyn og under Inddragningen blive erstattet med en hvid Lys- og Fløjtetønde mærket „*Halsskov Rev*“, og som viser samme Fyrkarakter som Fyrskibet.

1739. (T). Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Flensburg Fyrskib midlertidig ombyttet.

(N. f. S. Nr. 22/2385. Berlin 1938.)

Fyrskibet *Flensburg* paa c. $54^{\circ} 50' N. 9^{\circ} 54' E.$ er for et Tidsrum af c. 5 Uger midlertidig ombyttet med Reservefyrskibet *Reserve Ostsee*, der under Udlægningen er mærket *Flensburg* paa begge Sider af Skroget. Reservefyrskibet viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 15^s . Synsvidde: $12,5$ Sm.

Lufttaagesignal afgives med elektrisk Membran, Tre-Toner hver 30^s . Under-vandstaagesignal afgives med elektrisk Membran, Tre-Toner hver 1^m , Tone $2,5^s$, Pause 2^s , Tone $2,5^s$, Pause 2^s , Tone $2,5^s$, Pause $48,5^s$.

Lodstjenesten er uforandret.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1740. Sverige. Kattegat. Indløbet til Göteborg. Vinga södra Lys- og Klokketønde udlagt.

(U. f. s. Nr. 22/1619. Stockholm 1933.)

En sort- og rødmalet Lys- og Klokketønde, *Vinga södra*, der viser rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, er udlagt paa $57^{\circ} 36',40 N. 11^{\circ} 40',00 E.$, $1,88$ Sm $191^{\circ},3$ fra *Buskär* Fyr. En automatisk Klokke afgiver Et-Slag hver 12^s .

(E. f. S. Nr. 11/735 1938. Kort Nr. 246, 211 og 236. Danske Loda, Side 219.)

1741. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* $6,0$ m, i *Svanholm* Fyrlinie: $5,0$ m, i *Sælhundeholm* Løb: $4,2$ m, i *Gaaseholm* Løb: $1,9$ m, i *Svanholm* Løb: $0,4$ m og i *Kobbers* Løb: $2,5$ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn $6,0$ m Dybde over *Havrevlen* og $5,0$ m i *Svanholm* Fyrlinie, og $4,2$ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Der findes mere Vand udenfor Fyrlinierne.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. $56^{\circ} 43' (07'') N. 8^{\circ} 13' (08'') E.$ — $2,8$ m.

b. $56^{\circ} 42' (58'') N. 8^{\circ} 13' (23'') E.$ — $3,5$ m.

c. $56^{\circ} 42' (48'') N. 8^{\circ} 13' (10'') E.$ — $4,0$ m.

Ved den hvide Stage med Halmvick S. for Lystønde *Sælhundeholm Lob C* paa $56^{\circ} 39' (30'') N. 8^{\circ} 14' (20'') E.$ findes en Pulle med $3,5$ m Vand.

(E. f. S. Nr. 17/1279 1938.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1742. Norge. Lofoten. Malnes Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 9. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Malnes Fyr* paa c. $68^{\circ} 12',1 N. 14^{\circ} 08',5 E.$ er forandret, og Fyret lyser nu, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 233° til 239°. | 6. Hvidt i Pej. fra 302° til 316°. |
| 2. Hvidt i — - 239° - 243°. | 7. Grønt i — - 316° - 113°. |
| 3. Grønt i — - 243° - 266°. | 8. Rødt i — - 113° - 132°. |
| 4. Hvidt i — - 266° - 270°. | 9. Hvidt i — - 132° - 137°. |
| 5. Rødt i — - 270° - 302°. | 10. Grønt i — - 137° - 151°. |
- Iøvrigt uforandret.

1743. Norge. Skagstadsund Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 9. Oslo 1938.)

Lysevnen i *Skagstadsund Fyr* paa c. 67° 57',₉ N. 15° 08',₁ E. er forøget saaledes, at Synsvidden nu er 8,₅ Sm for hvidt, 5,₈ Sm for rødt og 4,₅ Sm for grønt Lys. Desuden er Lysvinklerne forandret, og Fyret lyser nu, som følger:

- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 180° til 183°. | 5. Grønt i Pej. fra 195° til 278°. |
| 2. Hvidt i — - 183° - 186°. | 6. Hvidt i — - 278° - 283°. |
| 3. Rødt i — - 186° - 192°. | 7. Rødt i — - 283° - 288°. |
| 4. Hvidt i — - 192° - 195°. | |

Iøvrigt uforandret.

1744. Norge. Glomneset Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 9. Oslo 1938.)

Lysevnen i *Glomneset Fyr* paa c. 66° 49',₉ N. 13° 40',₉ E. er forøget saaledes, at Synsvidden nu er 8,₅ Sm for hvidt, 5,₈ Sm for rødt og 4,₅ Sm for grønt Lys. Desuden er Lysvinklerne forandret, og Fyret lyser nu, som følger:

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra 291° til 309°. | 5. Grønt i Pej. fra 80° til 192°. |
| 2. Grønt i — - 309° - 46°. | 6. Hvidt i — - 192° - 196°. |
| 3. Rødt i — - 46° - 73°. | 7. Rødt i — - 196° - 205°. |
| 4. Hvidt i — - 73° - 80°. | |

Iøvrigt uforandret.

1745. Norge. Meløfjorden. Meløysund Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 9. Oslo 1938.)

Lysevnen i *Meløysund Fyr* paa c. 66° 49',₈ N. 13° 33',₈ E. er forøget saaledes, at Synsvidden nu er 8,₅ Sm for hvidt og 5,₈ Sm for rødt Lys.

Iøvrigt uforandret.

1746. Norge. Bindalsfjorden. Liholmen Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 9. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Liholmen Fyr* paa c. 65° 07',₉ N. 12° 18',₅ E. er forandret, og Fyret lyser nu, som følger:

- | | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 295° til 299°. | 5. Grønt i Pej. fra 53° til 96°. |
| 2. Hvidt i — - 299° - 319°. | 6. Rødt i — - 96° - 184°. |
| 3. Rødt i — - 319° - 48°. | 7. Hvidt i — - 184° - 222°. |
| 4. Hvidt i — - 48° - 53°. | |

Iøvrigt uforandret.

1747. (T). Holland. Haaks Fyrskib midlertidig ombyttet.

(B. a. Z. Nr. 121/1432. 's-Gravenhage 1938.)

Fyrskibet *Haaks* paa c. 52° 57',₅ N. 4° 19' E. er for et Tidsrum af c. 4 Uger midlertidig ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde mærket „HS.“, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Synsvidde: 6 Sm. — De to Stations-tønder er forblevet liggende ude.

(E. f. S. Nr. 19/1432 1938.)

1748. (T). Holland. IJmuiden Havn. Oplysning om Taagesignal.

(B. a. Z. Nr. 126/1509. 's-Gravenhage 1938.)

Taagesignalet paa *IJmuiden S.*-lige Havnedæmning paa c. 52° 28' N. 4° 33' E. er ude af Virksomhed indtil den 24. Juni d. A. Under denne Periode afgives Signal med Reservetaagesignalet i det W.-lige Fyrtaarn.

1749. (P). Skotland. Firth of Forth. Blae Rock. Lys- og Fløjtetønde forandres.
(N. t. M. Nr. 1130. London 1938.)
Omkring den 29. Juni d. A. forandres Lys- og Fløjtetønden *Blae Rock* paa $56^{\circ} 02' (50'') N. 3^{\circ} 10' (50'') W.$ fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 14^s .
(Kort Nr. 264.)

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

1750. Frankrig. Le Havre. Vraglystønde inddraget.
(A. a. N. Nr. 22/1447. Paris 1938.)
Vraglystønden paa c. $49^{\circ} 28',_9 N. 0^{\circ} 06',_4 E.$, i den nye Forhavn 50 m fra *Floride* Kaj, er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 7/456 1938.)
1751. (T). Frankrig. Ile d'Ouessant. Créac'h Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 22/1448. Paris 1938.)
Créac'h Taagesignal paa c. $48^{\circ} 27',_6 N. 5^{\circ} 07',_8 W.$ er ude af Virksomhed indtil omkring Midten af Juni d. A.
1752. Frankrig. Ile d'Ouessant. Créac'h Radiofyr atter i Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 22/1450. Paris 1938.)
Créac'h Radiofyr paa c. $48^{\circ} 27',_6 N. 5^{\circ} 07',_8 W.$ er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 14/1042 1938.)
1753. Frankrig. Ile d'Ouessant. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 1123. London 1938.)
Dybden 194 m paa c. $48^{\circ} 46' N. 6^{\circ} 09' W.$ skal rettes til 131,7 m.
1754. Irland E.-Kyst. Indløbet til Boyne Floden. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1120. London 1938.)
Den sorte Stumptønde paa c. $53^{\circ} 43' N. 6^{\circ} 14' W.$, ved E.-Spidsen af *South Bull*, er ombyttet med en sort Klokketønde.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1755. Frankrig. Le Four Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 22/1452. Paris 1938.)
Le Four Fyr paa c. $47^{\circ} 17',_9 N. 2^{\circ} 38',_1 W.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1756. Spanien E.-Kyst. Valencia. Vrag.
(N. t. M. Nr. 1082. London 1938.)
Et Dampskib rapporteres at være sunket paa c. $39^{\circ} 26' N. 0^{\circ} 18' W.$, $0,67 Sm$ 192° fra Gruppe-Blinkfyret paa E.-Enden af *Dique del Norte*.
1757. (P). Sardinien. S. Teresa di Gallura. Punta Corvo Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 21/9. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Punta Corvo Fyr* paa c. $41^{\circ} 15' N. 9^{\circ} 12' E.$ til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$.

1758. (P). Sardinien. Tyrenske Hav. Isola Biscie. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 21/10. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Isola Biscie* Fyr paa c. 41° 09' N. 9° 32' E. til at vise grønt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s.
1759. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Piombino. Punta La Rocchetta Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 21/16. Genua 1938.)
Punta La Rocchetta Fyr paa c. 42° 55' N. 10° 32' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 9,5^s.
(E. f. S. Nr. 12/881 1938.)
1760. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Fiumicino. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 21/11. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret paa N.-Molen til at vise rødt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s, og Fyret paa S.-Molen til at vise grønt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s.
c. 41° 46' N. 12° 13' E.
1761. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Porto d'Anzio. Lystønde forandres.
(A. a. N. Nr. 21/12. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Porto d'Anzio* Lystønde paa c. 41° 27' N. 12° 37' E. til at vise grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.
1762. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Ponza. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 21/5. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret paa Yderenden af Molen paa c. 40° 54' N. 12° 58' E. til at vise rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.
1763. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Portici. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 21/6. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret paa Bølgebryderen til at vise grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.
c. 40° 49' N. 14° 20' E.
1764. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Amalfi. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 21/7. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret paa Hovedet af S.-Molen til at vise rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s, og Fyret paa Hovedet af N.-Molen til at vise grønt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s.
c. 40° 38' N. 14° 36' E.
1765. (P). Italien E.-Kyst. Brindisi. Secca del Fico. Lystønde forandres.
(A. a. N. Nr. 21/3. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Lystønden paa c. 40° 40' N. 17° 58' E., ved N.-Kanten af Grunden *Secca del Fico*, til at vise rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s.
1766. Italien E.-Kyst. Triest Bugt. Punta Tagliamento. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 21/18. Genua 1938.)
Punta Tagliamento Fyr paa c. 45° 38' N. 13° 06' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s, Blink 3^s, Mørke 2^s, Blink 3^s, Mørke 2^s, Blink 3^s, Mørke 7^s.
(E. f. S. Nr. 12/885 1938.)
1767. Sorte Hav. Rusland. Kerch. Yenikale Stræde. Cape Kiz Aul. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1089. London 1938.)
Lysvinklerne i *Cape Kiz Aul* Fyr paa c. 45° 04' N. 36° 22' E. er forandret, og Fyret lyser nu, som følger:
- | | |
|---|------------------------------------|
| 1. Svagt hvidt i Pej. fra 244½° til 259°. | 3. Hvidt i Pej. fra 274° til 60½°. |
| 2. Rødt i — - 259° - 274°. | 4. Grønt i — - 60½° - 70°. |
- Iøvrigt uforandret.

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

1768. **Bengalske Bugt. Siam W.-Kyst. Chance Island. Forskellige Oplysninger.**
(N. t. M. Nr. 1080. London 1938.)
1. En Grund (Klippe) med 7,3 m Vand ligger paa $9^{\circ} 22' 45''$ N. $97^{\circ} 49' 30''$ E.
 2. Skæret, der i Kortet er angivet at ligge c. $5,5$ Sm 28° fra (1), er en lille \emptyset , 14 m høj.
 3. *Richelieu Rock* (et Skær, der ved Lavvande rager 1,2 m over Vandet), ligger c. 1 Sm W. for den i Kortet angivne Plads og $11,5$ Sm 98° fra (1).
1769. (P). **Malacca Stræde. Penang S.-lige Anduvning. Baake under Bygning.**
(N. t. M. Nr. 1074. London 1938.)
- En Betonbaake er under Opførelse paa c. $5^{\circ} 07'$ N. $100^{\circ} 15'$ E. paa *Kra Spit*, 7,5 Sm fra *Pulo Rimau* Fyr. En Fortøjtønde og en Rambuk er opankret i Nærheden. Rambukken fører om Natten Ankerlanterne.
- Naar Baaken er færdig, flyttes Fyret paa *Kra* Fyrflaade derover, og Fyrflaaden inddrages.

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

1770. **Japan. Honshu N.-lige Del. Kane Ura. Fyr tændt. Taagesignal oprettet.**
(N. t. M. Nr. 1075. London 1938.)
1. Et Fyr, der viser hvidt, fast Lys er tændt paa c. $39^{\circ} 16'$ N. $139^{\circ} 54'$ E., 2,8 Sm 18° fra *Kisakata* røde, faste Fyr. Flammens Højde: 23 m. Synsvidde: 14 Sm. Firkantet Taarn.
 2. Ved Fyret er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 1^m.
 3. Ved Fyret findes en Stormvarselsstation.
1771. **Japan. Honshu W.-Kyst. Hirasawa Ko. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1090. London 1938.)
- Et hvidt, fast Fyr er tændt paa c. $39^{\circ} 18'$ N. $139^{\circ} 57'$ E., 5,75 Sm 33° fra *Kisakata* røde, faste Fyr. Flammens Højde: 26 m. Synsvidde: 15 Sm. Firkantet Taarn.
1772. **W.-Australien. Fremantle. Beagle Rocks. Vragtønder udlagt.**
(N. t. M. Nr. 1076. London 1938.)
- En grøn, cylindrisk Tønde er udlagt henholdsvis 0,42 Sm 159° og 0,4 Sm 167° fra det røde, faste Fyr paa Enden af N.-Molen. c. $32^{\circ} 04'$ S. $115^{\circ} 43'$ E.
1773. **W.-Australien. Fremantle. Fyr nedlagt. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 1081. London 1938.)
1. Fyret paa c. $32^{\circ} 03'$ S. $115^{\circ} 44'$ E., c. 0,23 Sm 298° fra det grønne, faste Fyr paa Enden af S.-Molen, er nedlagt og Fyrbaaken fjernet.
 2. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt paa (1) tidligere Plads.
1774. **Tasmania N.-Kyst. Low Head N. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1091. London 1938.)
- En Grund med 9,1 m Vand rapporteres at ligge paa c. $41^{\circ} 01'$ S. $146^{\circ} 49'$ E., 2,5 Sm 13° fra *Low Head* Fyr.
1775. **Tasmania. Banks Strait. Eddystone Point. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 1092. London 1938.)
1. En Grund (Sand) med 27,4 m Vand ligger 10,6 Sm 32° fra *Eddystone Point* Fyr.
 2. En Grund (Sand) med 9,1 m Vand ligger 11,2 Sm 31° fra *Eddystone Point* Fyr.
 3. En Grund (Sand) med 20,1 m Vand ligger 12,9 Sm 25° fra *Eddystone Point* Fyr.
- Eddystone Point* Fyr: c. $41^{\circ} 00'$ S. $148^{\circ} 21'$ E.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1776. Danmark. Bekendtgørelse om Anvendelse af Normal-Karantænemeddelelser fra Skibe i Søen til danske Havne.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 25. Maj d. A. udstedt Bekendtgørelse om Anvendelse af Normal-Karantænemeddelelser fra Skibe i Søen til danske Havne.

I Overensstemmelse med de i "International Signalbog 1931" V. Del: Karantæne- og Lægevæsen, jfr. § 2 i Bekendtgørelse Nr. 286 af 9. Oktober 1934 om Karantæne-Signaler, indholdte internationale Regler for Anvendelse af radiotelegrafiske Karantænemeddelelser fra Skibe i Søen til Karantænemyndighederne i Ankomsthavnen (Normal-Karantænemeddelelser) bekendtgøres herved følgende:

§ 1.

De internationale Regler om Anvendelse af Normal-Karantænemeddelelser fra Skibe i Søen er indtil videre gældende i Forhold til følgende danske Havne:

København, Frederikshavn, Aalborg, Aarhus, Esbjerg og Odense.

Eventuelle Ændringer med Hensyn til de Havne, hvortil Normal-Karantænemeddelelser kan afgives, vil foreløbig blive bekendtgjort i „Efterretninger for Søfarende“.

§ 2.

Et Skib, der er bestemt til en af de under § 1 nævnte Havne, og som ønsker forinden Skibets Ankomst at underrette Karantænemyndighederne om Sundhedstilstanden om Bord, kan gøre dette ved Radiotelegram over dansk Kyst-Rådiostation til Karantænemyndigheden i den paagældende Havn.

Fremgangsmaaden er følgende:

a) Telegrammet adresseres „*Quarantine* (Havnens Navn)“.

b) Telegrammet skal indeholde de 3 første af Normal-Karantænemeddelelsens 9 Led (jfr. den internationale Signalbog, V. Del) og kan indeholde flere (indtil samtlige 9) Led, hvis Omstændighederne taler derfor.

c) Telegrammet sendes mindst 4 Timer og højst 12 Timer før Skibets forventede Ankomst til den paagældende Havn og saaledes, at Telegrammet kan paaregnes at være Karantænemyndigheden i Hænde i Tiden mellem Kl. 0800 og Kl. 2200 dansk Zonetid (*mellemeuropæisk Tid*).

§ 3.

Den Omstændighed, at en Normal-Karantænemeddelelse er afgivet af et Skib og modtaget af vedkomende Karantænemyndighed, giver ikke Skibet nogen Fortrinsret med Hensyn til Karantænebehandling fremfor andre Skibe, som maatte være ankommet tidligere til Havnen end det Skib, hvorfra Meddelelsen er sendt.

§ 4.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Juli 1938.

(Dansko Lods, Side 58.)

Tillæg.

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

1777. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Taasinge NW.-Kyst. Bækkehave Vinkelfyr midlertidig slukket.

Bækkehave Fyr paa c. 55° 01' N. 10° 33' E. er midlertidig slukket. Fyret vil snarest atter blive tændt.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“
Stiftet 1899
Aktekapital 8. Millioner Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
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.

**NYBYGNINGER
REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S

Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikant af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildevamp-turbiner. — Stirling Vandrørskedler. 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybdor ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Breddede 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Døkhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,0 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,0—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Furvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Flojtetønder og flere Fyrlinier. — **Havneafgifter** (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Ingen Lødstvang.** Løds-penge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lødsstationen, en Løds-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — **Bugsring** ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — **Ballast- og Vandafgifter:** Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — **Losning og Lastning:** Losning og Lastning besorges af hervedværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyltefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. **Havneafgift:** Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. **Ingen Lødstvang.** Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., 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 i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved 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 m i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. **Havneafgift** 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 Løds benyttes, betales efter Danmarks Lødstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. **Bugsring** efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. **Losning og Læsning** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydøkker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekanen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m. ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.:** 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. **Modereret Fartøjsafgift:** for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m. **Fritagelse for alle Afgifter:** er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse. **Ingen Lødstvang.** Løds penge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsring:** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsring af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres. **Ballast,** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kai og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton. **Losning og Læsning.** I Frihavnen besorges Losning og Læsning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenets). **Toldhavnen.** Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons. **Frihavnen.** 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Havneafgift** for udenbys Fartøjer er snavel 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. Lødsar ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. **Bugsring** 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. Havneparkhus. **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 lob. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter pr. Reg.-Ton:** Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Varoafgift:** Moderat. **Bugsærdamp,** ufornødt. **Ingen Lødsafg.,** naar Løds ikke benyttes; iøvrigt moder. **Afg. Ballastafg.:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Loen og Lastn.** besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kollhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg.:** Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. **Ingen Lødstvang** uden ved Bugsring (se Lødst.). **Bugsring** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** f. T. 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Øre 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 24

TORS DAG 16. JUNI 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTRATETALET

Det danske Fragtratetal er af Statistisk Departement beregnet til 123 for Maj mod 125 for April og 162 for Maj i Fjor. Fragtratetallet beregnes som bekendt med Aaret 1935 som Basis lig 100. Der er altsaa endnu ikke konstateret nogen Standsning i Faldet af det danske Fragtratetal, selvom Faldet denne Gang er forholdsvis lille. Vi nærmer os dog i en uhyggelig Grad Tallet fra 1935 og er allerede under det Tal, man stod paa, da de bedre Konjunkturer begyndte at sætte ind. I denne Forbindelse er det ikke uden Interesse at oplyse, at Skibsfartens samlede Driftsudgifter iflg. D. D. R. F.'s Opgivelse siden 1932 er steget med 35 pCt.

SKIBSFARTENS UDBYTTER

Gang paa Gang læser man endnu om de store Udbytter, Rederierne har givet og i vide Kredse er det en udbredt Mening, at Skibsfartserhvervet er en Guldgrube. Heroverfor kan det være ganske sundt at lægge de tørre Tal. Dansk Dampskibsrederiforening har foretaget en Opgørelse over 13 af de største danske Rederiers Udbytte gennem de sidste 16 Aar (1922—37). Den giver følgende Resultat: Aktiekapitalen er steget med 2,6 Mill. Kr., Reservekapital med 10 Mill. Kroner. Udbyttet er her i Gennemsnit i de 16 Aar været 5,8 pCt. — og tager man Hensyn til Aktiekapital og Reservekapital reelt kun 4 pCt. Det er unægtelig meget beskedent, og det vil derfor være paa sin Plads paany at understrege det ganske meningsløse i, at man hager sig fast i et enkelt Aars Udbytte, naar Resultatet i sin Helhed er saa beskedent som det er. At tale om en Guldgrube i Forbindelse med et Udbytte paa 4 pCt. er dog vist nok en saa dristig Overdrivelse, at yderligere Kommentarer er overflødige.

SKIBSFARTENS UDGIFTER

Handelsministeriet har som bekendt sidste Aar udarbejdet foreløbige Udkast til Forslag om Lov om Arbejdstid i Skibe og Forslag til Lov om Bemanding af danske Skibe, der tager Sigte paa at kunne sætte Danmark i Stand til at ratificere det i Genève i 1936 vedtagne Konventionsudkast. Dansk Dampskibsrederiforening blev anmodet om at fremkomme med sine Bemærkninger til Forslagene, og Udtalelsen til Ministeriet findes gengivet i Dampskibsrederiforeningens nylig udsendte Beretning.

Det maa med Sikkerhed forudses, at Konventionen vedrørende Arbejdstid og Bemanding ikke vil blive ratificeret i en Række af de mest betydende Søfartslande hedder det indledningsvis, i første Række Storbritannien, der positivt har erklæret, at Ratifikation ikke vil finde Sted. De Lande, hvor det kan forventes, at Konventionen bliver ratificeret, er fortrinnsvis saadanne, hvor Skibsfarten i vid Udstrækning nyder Statssubvention eller endog helt eller delvis drives for Statens Regning, og da dansk Skibsfart ikke modtager Statssubventioner og ikke nærer Ønske herom, vil de danske Redere, dersom Lovforslagene vedtages i deres nuværende Form, indtil et Ligelønsprincip er gennemført i alle Lande, være ganske ude af Stand til at klare sig i Konkurrencen, med mindre det danske Hyreniveau bringes i Overensstemmelse med

det i Lande med lavere Løn gældende. Da vor Sømandsstand i Kraft af de højere Hyrer har opnaaet en Levestandard, der ligger over de fleste andre Nationers, vil man mene, at dette maa være i Strid med dens egne Interesser.

Gennemføres Lovforslagene, vil det kræve en betydelig Forøgelse af Besætningen ombord, der vil virke særlig tyngende paa mindre Skibe. Forsaavidt Forøgelsen var absolut nødvendig, var der intet at sige hertil, men da Arbejdstiden ved Land ved kollektiv Aftale er fastsat til 8 Timer, kan Forøgelsen kun tænkes af Hensyn til Arbejdet i Søen, men dette Arbejde kan ikke siges at være særlig overanstrengende, idet Rortjeneste, Udkig, »Standby« ved Ankomst og Afgang, Vagtljeneste og lignende Arbejde ikke kan sidestilles med det effektive Arbejde, der udføres af en Arbejder i Land, og de sunde Arbejdsforhold i frisk Luft kan heller ikke sidestilles med Arbejde paa en Fabrik i Land.

Man kan heller ikke drage nogen Sammenligning mellem de nuværende Arbejdsforhold og Forholdene i Sejlskibenes Tid, noget som ofte sker, uden at man tager Hensyn til de mekaniske Hjælpemidler, der findes i moderne Skibe, og der er hverken fra Søfartskonferencens eller fra anden Side ført noget som helst Bevis for, at den nugældende Arbejdstid i Skibene medfører Uretfærdighed, Overanstrengelse eller Savn, hvad man maa formode skulde være en Betingelse for, at Forholdet blev underkastet en Regulering.

Ingen har vel klarere indset dette end den britiske Regeringsdelegerede, da han paa Søfartskonferencen i Genève 1936 udtalte, at Konventionen, som den var affattet, ikke vilde blive ratificeret i England.

Den danske Søulykkestatistik og Søfartsberetninger viser klart, at en Forøgelse af Besætningen ikke er nødvendig for Skibets sikre Fremdrift og Navigering i Søen. Maskinpersonalets Arbejde, der muligvis maa regnes for mere effektivt end Dæksbesætningens, har længe ved kollektiv Overenskomst været ordnet tilfredsstillende for begge Parter, og det er derfor ogsaa unødvendigt af Hensyn til denne Kategori af Besætningen at lovfæste Arbejdstiden ombord i Skibe.

Som bemærket kan Arbejdsforholdene i Land ikke sidestilles med Arbejdsforholdene i et Skib. Mange Arbejdere i Land bruger 1 à 2 Timer daglig for at komme til og fra Arbejdspladsen, hvorimod Besætningen paa et Skib har Boplads og Arbejdsplads paa samme Sted. Ved Forøgelse af et Skibs Besætning skal der skaffes Opholdsrum og Soverum til disse ekstra Personer, hvilket der i mange Skibe ikke kan afgives Plads til, og i andre Skibe kan kun skaffes Plads under store Udgifter, saaledes at en Forøgelse af Besætningen i et Skib bliver forholdsvis langt dyrere end Forøgelsen af Arbejdskraften paa en Arbejdsplads i Land.

Endvidere kan man ikke se bort fra, at ved Indførelse af 8 Timers Arbejde i Søen vil Besætningen faa en uforholdsmæssig lang Leddiggang, som i Skibe paa lange Rejser, der ofte kan vare 45—50 Dage, kun kan virke demoraliserende.

Man maa ogsaa formode, at dette har været den almindelige Opfattelse paa Washington-Konferencen i 1919, hvor en Konvention angaaende 8 Timers Arbejdsdag for Arbejdere i Landindustrien blev vedtaget, hvorimod man fastslog, at alle Skibsfartsspørgsmaal skulde henvises til en særlig Søfartskonference, netop

fordi Skibsfarten var et særligt Erhverv, hvis Arbejdsforhold ikke kunde sidestilles med Landindustriens Arbejdsforhold.

Ser man paa, hvad Indførelse af en 8 Timers Arbejdstid og en Forøgelse af Besætningernes Størrelse vil koste Skibsfarten, maa først fremhæves den Stagnation, for ikke at sige Tilbagegang, som dansk Skibsfart udviser i de senere Aar. En medvirkende Aarsag hertil er de høje Lønningsudgifter, som har bevirket, at dansk Skibsfart er blevet trængt ud af flere Markeder, og at Rederne stadig har maattet søge længere og længere bort for at finde Beskæftigelse til Skibene. Bli-ver Udgifterne yderligere forøget, vil dette være til ubodelig Skade for dansk Skibsfart og medføre, at Tonnagemængden i Danmark vil gaa yderligere ned og overtages af andre paa dette Punkt bedre stillede Lande. I hvert Fald maa det forudses, at den haarde Konkurrence med Skibsfarten i de Lande, der ikke ratificerer Konventionen eller ratificerer og faar den derved fremkomne Merudgift dækket ved Statssubventioner eller betaler lavere Hyrer til Besætningerne, end der betales i de danske Skibe, vil medføre, at den danske Tonnagemængde, foruden at den bliver mindre, i daarlige Tider hurtigt vil blive Genstand for Oplægning i stor Udstrækning med paafølgende Arbejdsløshed ikke blot blandt Besætningerne, men ogsaa i alle de til Skibsfarten knyttede Erhverv.

Rederiforeningen redegør derefter for, hvilke forøgede Udgifter Forslagene vil medføre, og udtaler derefter:

Dansk Skibsfart har baade beskæftigelsesmæssigt og valutamæssigt set for Landet overordentlig stor Betydning og kunde faa endnu større Betydning, om man paa rette Tid og Sted vilde indse, at nye Byrder og nye Krav kan Erhvervet ikke bære, uden at det gaar ud over dets Trivsel og Udvikling.

Under Henvisning til foranstaaende skal Dansk Dampskibsrederiforening saa indtrængende som muligt advare mod, at der under Indtryk af en midlertidig kortvarig Højkonjunktur, som maaske ikke engang levner Erhvervet Mulighed for at indtjene de Reserver, som er sat til under de foregaaende 6—7 Aars Lavkonjunktur, søges gennemført Lovforanstaltninger, som uden tvungende Grund paafører Skibsfarten uproduktive Udgifter og Byrder, der kan blive skæbnesvangre.

I det hele taget maa man efter de nye Byrder, der er blevet paalagt Skibsfartserhvervet bl. a. i Form af stærkt stigende Lønningsudgifter fra Skibsfartens Side have Lov at fremsætte den Mening, at det nu maa være Afslutning paa alle disse stadige Krav, og selv om der er truffet en Ordning gældende for to Aar bør den ogsaa gælde videre, saaledes at Lønningerne i Fremtiden reguleres efter Pristallet og de konstaterede Stigninger og Fald. Ellers vil der aldrig kunne forventes Ro.

HANDELSFLAADEN OG KRIGSTILSTAND

Baade beklagelige og oprørende taabelige er de Bombeattentater mod neutrale Handelsskibe i spanske Farvande, hvorved nu snart en Mængde engelske Søfolk har mistet Livet og talrige engelske — saavel som danske og andre Landes — Skibe er gaaet tabt. Det er dobbelt beklageligt, at der i Øjeblikket faktisk intet gøres derimod, hverken fra engelsk eller fra nogen anden Side.

Det viser sig jo ellers, at England kan klare Situationen, naar det vil, selvom man paa Forhaand ryster paa Hovedet. Det er der ialt Fald mange, der har gjort overfor den engelske Regerings Forklaring om, at man i Tilfælde af Mangel paa tilstrækkelig Transporttonnage under Krigsforhold kan borteliminere denne ved at chartre neutrale Skibe. Bliver der i det hele taget noget, der hedder neutral

Tonnage i den næste Krig? — Og bliver der det, vil de neutrale Lande da billige et saadant Arrangement, og kan de beholde Tonnagen under egen Kontrol? — spørger man fra engelsk Side. Den kan jo skræmmes fra at tjene England ved Trusler om Luftangreb mod Skibenes Hjemsted og andre Foranstaltninger. Da det nu yderligere synes at være god Tone ikke at afgive nogen formel Krigserklæring, kan saadanne Angreb paa neutrale udføres uden forudgaaende Varsel og med Skin af fuld Ret. At basere Englands Tilførsel af de vigtigste Fornødenheder paa Befragtning af neutral Tonnage er et farligt Spil med Landets vitale Interesser, hedder det i »Shipping World«, der slutter: Værdien af de neutrale Skibes Hjælp i Tilfælde af en ny Storkrig er omtrent det samme som at stole paa, at den schweiziske Orlogsflaade kan bevogte Indsejlingen til den engelske Kanal.

Alligevel, England har jo paa en mærkværdig Maa-de vist, at det stadig var Situationens Herre. For os er der kun at haabe, at det stadig maa være Tilfældet, ikke mindst i de alvorlige Tider, der efter alt at dømme stunder til.

NORGE OG ARBEJ DSTIDEN TIL SØS

I Norge har Diskussionen om det saa ofte omtalte Genève-Forslag om Arbejdstiden til Søs givet Anledning til meget skarpe Udtalelser. Fra Skibsfartens Side er det med fuld Ret blevet hævdet, at Ministeren, Statsraad Alfred Madsen, der skal gennemføre Loven i Norge, har faaet et uigendriveligt Bevis for, at Norge af Hensyn til Konkurrencen med andre Landes Handelsflaader ikke kan indføre de Arbejdstidsbestemmelser, som han selv har foreslaaet.

I Odelstingsproposition Nr. 63 for 1938, Side 2, anfører han nemlig i sit Foredrag for Kongen i Statsraadet, efter at han først har fremhævet, at Administrationen længe har ønsket at revidere Arbejdstidsbestemmelsen, dette:

Naar en Revision alligevel ikke er foretaget før, er det fordi man har villet afvente Resultatet af den internationale Behandling af dette Spørgsmaal, som i flere Aar har været drøftet ved Arbejdsbureauet i Genève. Norges Deltagelse i den internationale Fragtfart har nemlig gjort det vanskeligt for Landet at indføre Arbejdstidsbestemmelser, som kan stille Norge uheldigt i Konkurrencen med de andre søfarende Nationer. Vistnok har Lande som Australien, U. S. A. og Sovjetunionen gennemført Princippet om 8 Timers Dag og Frankrig Princippet om 8 Timers Dag og 40 Timers Uge paa Skibe over en vis lav Minimumstonnage. Og i Tyskland er Trevagtsystemet gennemført for Dæksbesætninger paa Skibe over 2600 Brutto Registertons i udenrigs Fart.

Men det lader sig ikke gøre at drage nogen direkte Sammenligning mellem Arbejdstiden paa disse Landes Skibe og paa de norske, da der for de fremmede gør sig forskellige Forhold gældende, som er ukendt hos os, som til Eksempel det, at enkelte Lande yder store Subsidier til deres Skibe.

I England er der fra Oktober 1936 ved kollektiv Overenskomst indført 64 Timers Uge for Dæksmandskab paa Skibe over 25000 Brutto Registertons i udenrigs Fart. I de fleste andre Lande er Tovagtsystemet fremdeles i Brug for Dæksbesætningen. Naar det er Tilfældet, maa man gaa ud fra, at Hensynet til Konkurrencen med andre Nationers Skibe for en væsentlig Del har været betragtet som en afgørende Hindring for at indføre kortere Arbejdstid.

Det er jo fornuftige Ord. Men det er ikke et Citat af en Skibsreders Udtalelse eller anden skibsfartskyndig, det er den norske Handels- og Søfartsminister der har udtalt dem i Statsraadet. Ordene indeholder unægtelig et uigendriveligt Bevis for, at Norge — og vi kan tilføje de andre skandinaviske Lande lige saa lidt — ikke kan gaa med til at indføre skræpede og mere tyngende Bestemmelser for Bemanding og Arbejdstid. Den norske Ministers egne Argumenter viser, at en hvilken som helst Forholdsregel, som fordyrer Skibenes Drift og vanskeliggør deres Konkurrenceevne nu ved Begyndelsen af en Nedgangstid, simpelthen er Hasard med Handelsflaadens Eksistens som Indsats.

Man skulde derfor tro, at den eneste mulige Konklusion af Statsraad Madsens Udtalelser maatte være: Norges Skibsfart taaler ikke nye Byrder nu.

Den er som paa vist sat saa stærkt tilbage i Konkurrencen med andre Lande at dens Ekistens kan blive truet. Da Norges — som de andre nordiske Landes — Bestemmelser paa det nævnte Omraade hører til de bedste som findes og Behandling af Mandskab o. s. v. er bedre end de fleste søfarende Nationers, kan den norske Regering ikke ratificere Genève Overenskomsten og sætte den dertil knyttede Lovgivning i Kraft med mindre:

1) De Stater, Norge konkurrerer med paa Søen — specielt alle de, som deltager i Farten med mindre Skibe i nordeuropæisk Farvand samtidig — ratificerer Genève-Overenskomsten og indfører en Lovgivning, som i alle Retninger gaar lige saa vidt som vor.

2) Desuden maa Norge sætte som Betingelse for at paalægge sin Handelsflaade de nye Byrder, som det her drejer sig om, at de konkurrerende Søfartsnationer afstaar fra ved Subsidier, Flagdiscrimination eller andre indirekte Midler at give deres Skibe Kompensation for de Udgifter, den nye Bemannings- og Arbejdstidsbestemmelse medfører for deres Skibe.

3) Norge maa videre sætte som Betingelse for at ratificere, at de konkurrerende Søfartsnationer gennemfører Hyretarifer, Kosthold og Beboelsesrum om Bord af nogenlunde samme Art som vore, føre Regeringen efter internationalt Initiativ paalægges vore egne Skibe nye Byrder og dermed yderligere vanskeliggør deres Stilling.

Dette burde være den selvfølgelige Konklusion. I Stedet for at drage den logiske Konsekvens af de citerede Argumenter foreslaar Statsraaden Lovbestemmelser for Arbejdstid og Bemanding, langt mere vidtgaaende end Genèvekonventionen forlanger. Statsraad Madsen faar Regeringen med til en Lov som efter hans egen Begrundelse maa blive skæbnesvanger for den norske Skibsfart, efter at han selv i klare Ord har paa vist, at den allerede forud for disse Bestemmelers Vedtagelse er langt vanskeligere stillet i en haard Verdenskonkurrence end andre Landes Handelsflaade.

Med aabne Øjne foreslaar Søfartsministeren Bestemmelser, som han maa vide vil blive fuldstændig ødelæggende særlig for de mindre norske Skibe, idet de Bestemmelser, der nu allerede er indført jævnt og sikkert trykker Norge ud af Nordsø-, Østersø- og Hvidehavsfarten. Hvordan saa ikke *efter* de nye Bestemmelers Indførelse?

Den norske Søfartsministers ejendommelige Stilling og Skibsfartens naturlige og kraftige Reaktion heroverfor vil ogsaa blive fulgt med Interesse i Danmark. Hvordan skal man finde Forklaringen paa, spørger man i Norge, at en saglig informeret, ansvarlig Mand ved sin Fornufts fulde Brug kan foreslaa noget saa aabenbart landskadeligt som dette?

Statsraad Madsen er en skarpsindig Mand, lyder Svaret. Det vilde være en Fornærmelse at forudsætte, at han ikke har forstaaet, at den Lov han foreslaar, vil føre til Masser af Skibes Oplægning eller Salg, med det Resultat at Sømand i Massevis bliver brødløse og Landet mister uundværlige Indtægter.

Da Statsraad Madsen tidligere ofte har vist Forstaaelse overfor Skibsfarten spørger man i Norge sig selv: Har Handels- og Søfartsministeren i dette Tilfælde handlet under Indflydelse af udenforstaaende og uansvarlige Kræfter, som han ikke har kunnet modstaa, maaske Mandskabsorganisationerne og Den faglige Landsorganisation. Det afviser man dog igen indenfor norske Skibsfartskreise, idet man hævder, at Statsraad Madsen, med de Informationer, han havde faaet og den Intelligens, han er i Besiddelse af, let vilde have kunnet overbevise disse Organisationsledere om det selvmorderiske i Indførelsen af disse Bestemmelser. Man kommer til sidst til den Slutning, at Statsraad Madsens Standpunkt, og hvordan han nu er naaet til det, er ganske uforklarligt.

Efter at Regeringen og Stortinget har faaet klar Besked om, at de norske Redere ikke ser sig i Stand til at drive mindre Skibe med de foreslaede Bemannings- og Arbejdstidsbestemmelser i Kraft og at Farten med større Skibe ogsaa kan blive bragt i Fare, har Statsmagten ingen Undskyldning for at lade det gaa uden en grundig Undersøgelse af Forholdene. Men den, der ved bedst Besked, er tilsyneladende Statsraad Madsen. Vi kan kun sige, at Situationen i Norge jo nok er blevet saa drastisk, sat i den Grad paa Spidsen, at man daarligt kan tænke sig noget lignende her. Søfartsministeren hos os vilde næppe først tale saa fordømmende om Bestemmelsen og derefter indtage det stik modsatte Standpunkt. Men i selve Konklusionen, i Enderesultatet bliver Forholdet det samme i Danmark som i Sverige — og i Norge: Lovforslagene om Bemandingen og Arbejdstider er utvivlsomt i høj Grad landskadelige. Tydeligere kan det næppe siges.

JAPANS SKIBSFART I STÆRK UDVIKLING

Japans Skibsfart har i de senere Aar vundet Førerskabet forsaavidt angaar Besøget af fremmede Skibe i New York, Britisk Indien og Australien samt i Trans-Pacific Farten. Japanske Redere har indsat deres bedste Skibe paa Ruterne i Konkurrence med amerikanske og engelske Fragtbaade. Den japanske Regering har dertil siden 1932 støttet Bygningen af moderne udstyrede Skibe, medens et Antal ældre Fartøjer er blevet ophugget.

Hvor stor Udviklingen af den japanske Skibsfart i de senere Aar har været fremgaar af nedenstaaende Tal for Japans Andel i den fremmede Skibsfart (i 1000 Tons):

<i>New York.</i>	Antal Skibe	Tons	%
Slutn. af 1929	29	177	47
» » 1932	43	277	57
» » 1933	44	300	65
» » 1934	38	270	57
» » 1935	45	310	61
<i>Indien.</i>			
April 1929	27	149	53
Slutn. af 1932	37	205	71
» » 1933	34	189	72
» » 1934	39	235	71
» » 1935	42	255	73
<i>Australien.</i>			
Slutn. af 1932	9	60	74
» » 1933	9	61	75
» » 1934	9	61	79
» » 1935	12	79	79

Siden omstaaende Opgørelse har Selskabet Yamashita Kisen aabnet en Linie paa den australske Vestkyst (17.000 tons) og N.Y.K. en Linie paa Sydhavsøerne og Australien (15.000 tons). Naar disse medregnes stiger den japanske Andel i den fremmede Skibsfart paa Australien til over 80 pCt.

<i>Trans-Pacific-Tjenesten.</i>	Antal Skibe	Tons	%
Slutn. af 1932	18	167	25
» » 1933	23	193	30
» » 1934	21	197	26
» » 1935	18	170	30
<i>Europa.</i>			
Slutn. af 1932	24	205	13
» » 1933	25	208	15
» » 1934	24	201	14
» » 1935	24	201	12

Som det heraf fremgaar er Japans Andel i Skibsfarten paa Europa ret begrænset, men Udvidelse ventes imidlertid navnlig for N.Y.K. Linies Vedkommende. Mellem den nederlandsk-indiske Java-China-Japan Linie og den japanske Nanyo Kaiun Kaisha (Sydhavs Søfarts Selskabet) er der nylig efter en langvarig Fragt-krig opnaaet een Aftale om Fragterne, hvorefter det tilkommer det japanske Selskab at transportere 64.25 pCt. af al opnaelig Fragt fra Japan til nederlandsk Indien og 60 pCt. af al saadan Fragt fra sidstnævnte

Omraade til Japan, medens den resterende Del af Fragterne tilfalder det nederlandsk-indiske Selskab.

Den japanske Handelsflaade rekruteredes indtil for faa Aar siden for en stor Del ved Køb af brugte Skibe fra Udlandet. En moderne Handelsflaade er først blevet grundlagt ved Regeringens Støtte til Skibsbyggeriet i de senere Aar. Ved Indgangen til 1936 var Japans Handelsflaade den trediestørste i Verden efter Englands og Amerikas, men kommer med sine 4.694.000 Tons den norske og den tyske Handelsflaade nærmere i Størrelse.

Den seneste Tids Skibsbygning udviser følgende Billede. I Henhold til Kommunikations Ministeriets Opgørelse blev der i første Kvarter af 1936 søsat 127 Skibe med ialt 99.000 Tons. Den 1. April d. A. var 91 nye Skibe med tilsammen godt 173.000 Tons under Bygning, medens Kølen paa samme Tidspunkt var lagt til yderligere 28 Skibe med tilsammen næsten 41.000 Tons. Endelig var pr. 1. April Bygningen af 69 Fartøjer med tilsammen godt 175.000 Tons under Overvejelse og forhaabentlig nu under delvis Udførelse. Saaledes anslaaer »Kogyo Nippon« (Industrial Japan) Antallet af Skibe under Bygning i Juni Maaned til 150 med tilsammen 330.000 Tons. Til Sammenligning skal nævnes, at medens den aarlige Tilvækst i Aarene 1931—33 varierede mellem 58.000 og 84.000 Tons, naaede Skibsbyggeriet i 1934 atter op paa 154.000 Tons som i 1930. I 1929 udgjorde Forøgelsen 167.000 Tons.

Det turde iøvrigt have Interesse fra »Motorship« at citere hvorledes Byggeprogrammet pr. 1. April var fordelt paa de forskellige Arter af Skibe:

	Under Bygning Tons	Kølen lagt Tons	Projekteret Tons
Dampere	20 61,000	4 21,100	42 98,100
Motorskibe . . .	35 107,000	9 17,630	24 76,760
Sejlskibe	36 5,000	15 2,150	3 390
Ialt	91 173,000	28 40,880	69 175,250

MEDDELELSER FRA DANSK

Bekendtgørelse om Anvendelse af Normal-Karantæne-meddelelser fra Skibe i Søen til danske Havne

I Overensstemmelse med de i »International Signalbog 1931« V. Del: Karantæne- og Lægevæsen, jfr. § 2 i Bekendtgørelse Nr. 286 af 9. Oktober 1934 om Karantæne-Signaler, indeholdte internationale Regler for Anvendelse af radiotelegrafiske Karantæne-meddelelser fra Skibe i Søen til Karantænemyndighederne i Ankomsthavnen (Normal-Karantæne-meddelelser) bekendtgøres herved følgende:

§ 1.

De internationale Regler om Anvendelse af Normal-Karantæne-meddelelser fra Skibe i Søen er indtil videre gældende i Forhold til følgende danske Havne: København, Frederikshavn, Aalborg, Aarhus, Esbjerg og Odense.

Eventuelle Ændringer med Hensyn til de Havne, hvortil Normal-Karantæne-meddelelser kan afgives, vil foreløbig blive bekendtgjort i »Efterretninger for Søfarende«.

§ 2.

Et Skib, der er bestemt til en af de under § 1 nævnte Havne, og som ønsker forinden Skibets Ankomst at underrette Karantænemyndighederne om Sundhedstilstanden om Bord, kan gøre dette ved Radiotelegram over dansk Kyst-Radiostation til Karantænemyndigheden i den paagældende Havn.

Fremgangsmaaden er følgende:

a) Telegrammet adresseres »Quarantine (Havnens Navn)«.

b) Telegrammet skal indeholde de 3 første af Normal-Karantæne-meddelelsens 9 Led (jfr. den internationale Signalbog, V. Del) og kan indeholde flere (indtil samtlige 9) Led, hvis Omstændighederne taler derfor.

c) Telegrammet sendes mindst 4 Timer og højst 12 Timer før Skibets forventede Ankomst til den paagældende Havn og saaledes, at Telegrammet kan paaregnes at være Karantænemyndigheden i Hænde i Tiden mellem Kl. 8 og Kl. 22 dansk Zonetid (mellemeuropæisk Tid).

§ 3.

Den Omstændighed, at en Normal-Karantæne-meddelelse er afgivet af et Skib og modtaget af vedkommende Karantænemyndighed, giver ikke Skibet nogen Fortrinsret

Denne stærke Udvikling af Japans Skibsfart tillægges almindeligvis forskellige Faktorer, saasom almindelig Bedring af Fragt Markedet, stigende Tendens til at remplacere ældre Fartøjer med hurtigere og mere sødygtige, Forøgelse af Ordrene fra Udlandet, stigende Interesse for Oletankers og Hvalfangerskibe, forøget Transportbehov for stort Gods (Maskiner, Automobile, Bromateriel o. s. v.). Hertil kommer Ydelse af direkte og indirekte Statsstøtte.

I Henhold til »Ship Improvement Subsidy Law« af 1931, der hjemler en Subvention paa Yen 55 pr. Ton Nybygning, blev der mellem Oktober 1932 og April 1935 bygget 200.000 Tons, og i det følgende Aar 50.000 Tons til Erstatning af ældre Skibe. En tredje Rate kommer nu til Udbetaling. Regeringens Skibsfartsprogram vil øjensynlig blive fortsat med god Kraft. Saaledes hjemler ikke alene den for nylig vedtagne Lov om Kontrol med Skibsfarten vidtgaaende Beføjelse for Regeringen navnlig til Forhindring af urationel Drift og indbyrdes Konkurrence, f. Ex. ved Sæmmenslutning af flere Selskaber, men Regeringen agter, efter hvad der meddeles i Pressen, tillige at fortsætte sin direkte Støttepolitik. Det refereres saaledes, at Kommunikations Ministeren i et Kabinetsmøde har forelagt en Fireaarsplan omfattende en Statsstøtte paa 20 Millioner Yen. Der skal med Statsstøtte kunne bygges indtil 100.000 Tons aarlig (hidtil 50.000 Tons) og Maksimumsgrænsen for Skibenes Hastighed forhøjes til 20 Knob (hidtil 13.5 Knob).

Man forventer herved at kunne bringe den japanske Handelsflaade — efter Udrangering af ældre Fartøjer — op paa omkring 6 Millioner Tons.

De udenlandske Ordre til japanske Skibsværfter hidrørte navnlig fra Siam og Sovjetunionen. Der vil til disse Lande i Aarets Løb blive leveret i alt 13 Skibe med tilsammen 4.500 Tons, og der var ved Udgangen af Marts yderligere bestilt 7 Skibe med ialt godt 3.000 Tons.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

med Hensyn til Karantænebehandling fremfor andre Skibe, som maatte være ankommet tidligere til Havnen end det Skib, hvorfra Meddelelsen er sendt.

§ 4.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Juli 1938. Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart,
den 25. Maj 1938.

Johs. Kjærbo.

Ove Nielsen.

Notice by the Commissioners of Customs and Excise

Boarding Stations for Ships Arriving at or Departing from Ports or Places in Great Britain or Northern Ireland.

Part I.

List of Ports and Places at which the Boarding Station for ships arriving at or departing from the port or place is:—

(a) For all infected or suspected ships and other ships which may be unhealthy within Article 12 of the Port Sanitary Regulations, 1933 (except in so far as they are within an exemption for the time being granted by the Medical Officer or Health or other duly authorised Officer of the Port Sanitary Authority):—

The appropriate mooring Station established by that Authority under Article 10 of those Regulations.

(b) For all other ships:—

Their place of mooring discharge or loading.

Aberdeen, Aberdour, Aberystwyth, Alloa, Amble, Annan, Anstruther, Arbroath, Ardrishaig, Ardrrossan, Aultbea, Avonmouth, Ayr, Banff, Bangor, Barrow, Barry, Beaumaris, Belfast, Berwick-on-Tweed, Blyth, Bo'ness, Boston, Bridgwater, Bridlington, Bridport, Bristol, Briton Ferry, Brixham, Buckie, Burghhead, Burnham-on-Crouch, Burntisland, Caernarvon, Calstock, Campbeltown, Cardiff, Cardigan, Carmarthen, Carreg-y-llam, Castlebay (Barra), Cel-

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Heller ikke om Udviklingen i den forløbne Uge er der noget opmuntrende at rapportere; tværtimod for de oversøiske Markeders Vedkommende har Tendensen nærmest ligget yderligere afsvækket. Paa den anden Side synes den Opfattelse at gøre sig stærkere gældende, at Raterne nu er kommet saa langt ned, at Vendingen ikke kan være langt borte, hvilket blandt andet synes at fremgaa af, at Rederne stadig viser større Modvilje mod at dække sig længere end højest nødvendigt frem i Tiden.

River Plate Markedet har taget 5—6 Baade. Afslutningerne rapporteres at være gjort paa Basis af det officielle Minimum, og muligt er det, at dette er rigtigt; men paa den anden Side gør Befragterne i London i hvert Fald i Øjeblikket, hvad de kan for at bryde Minimalraten, og der cirkulerer faktisk en lang Række Forespørgsler for Lastning Juni/Juli og August, men naar man kommer tættere ind paa Livet af en af disse Forespørgsler, viser det sig som Regel, at Befragterne under en eller anden Form vil have en Fordel, som det ikke er tilladt at give ifølge Minimalrate-Skemaet, og de fleste Underhandlinger er derfor gaaet i Stykker. Det er den almindelige Opfattelse i London Mæglerkredse, at Befragterne meget snart bliver tvungne til at betale Minimalraten. Paa de øvrige Kornmarkeder har Efterspørgslen været begrænset, selv om der er sluttet enkelte Baade saavel fra Australien, der har betalt Minimalraten med fulde options, som fra Golfen og St. Lawrence. Fra Golfen betales 2/6d Basis Antwerpen/Rotterdam, og fra St. Lawrence blev Forretning gjort paa Basis af Minimum.

Fra Sortehavet har Markedet været relativt aktivt, og Russerne har sluttet flere Baade for Juni/Juli Lastning til omkring 10/6d Basis Antwerpen/Rotterdam, 11/3d p. p. U. K. De andre Kornmarkeder har været livløse.

Paa de øvrige oversøiske Markeder har Aktiviteten ogsaa været stærkt begrænset. Det nordamerikanske

Marked er stadig næsten livløst, derimod har der været en Del Sukkerladninger i Markedet fra Cuba og San Domingo til U. K./Cont. Raten har ligget omkring 15/6d Basis Cuba Lastning. En enkelt Last fra Cuba til Casablanca sluttedes til 15/-.

Fra Pacifickysten har Efterspørgslen været noget ringere. Der sluttedes Vancouver/U. K. paa fio Betingelser til 23/-, ligesom der blev sluttet en enkelt Baad Intercoastal Lumber til \$ 11.25. Der noteres enkelte Transpacific Ordre til Rater omkring 22/6d pr. 100 Cbft. bale Basis Nord Kina.

Østens Markeder er stadig rolige, og Tendensen har været nedefter. Soyabønner indikerer 25/- for Juli, og Saigon Ris sluttet til 26/6d. Sukker fra Java til Rotterdam direkte betalte 25/6d.

De indiske Markeder er rolige; Raten ligger omkring 26/6d fra Madras Kysten for Linsæd/Kerner med Karachi Lastning til 2/6d mindre. For Hvede fra Karachi til U. K. indikerer 21/3d.

For de europæiske Markeders Vedkommende er der ogsaa kun lidet Nyt at rapportere. De udgaaende Kulforretninger noteres til lavere Rater. Humber/Lower Plate er sluttet til 13/6d, og samme Rate har en stor Baad faaet Wales/Buenos Aires. Wales/Port Said er sluttet til 7/1¹/₂d, og Wales/Vest Italien er betalt med 6/3d.

Trælastmarkederne viser stadig intet Tegn til nogen større Aktivitet, men før eller senere maa Befragterne jo komme i Markedet med deres Laster.

De hjemgaaende Middelhavsmarkeder er uforandrede. Fra Sortehavet er Russerne aabne for Ertis fra Poti til Baltimore til 12/6d.

Timechartersektionen har været meget stille. Forskellige store Befragtere er aabne for moderne Dieseltonnage med stor Fart og indikerer omkring 4/9d for 14¹/₂ Knobs Baade for Perioder indtil 2 Aar. I Vestindien Farten er der kun lidt at gøre. Værdien af 4000 Tonnere ligger omkring \$ 1.35 for Rundtur.

lardyke, Charlestown (Cornwall), Charlestown (Scotland), Chepstow, Chester, Clacton, Coleraine, Combwich, Connah's Quay, Conway, Cowes, Crail, Creebtown, Cromarty, Dalbeattie, Dartmouth, Deal, Devonport, Dover, Dunball, Dundee, Dunston, Elie, Exmouth, Falmouth, Fareham, Faversham, Findhorn, Fishguard, Fleetwood, Folkestone, Fort William, Fosdyke, Fowey, Fraserburgh, Garlieston, Gatehouse, Glasson Dock, Glencaple, Gloucester, Goole, Grangemouth, Granton, Great Yarmouth, Grimsby, Gweck, Hartlepool, Old, Hartlepool, West, Harwich, Haverfordwest, Hayle, Helmsdale, Heysham, Highbridge, Holyhead, Hull, Immingham, Invergordon, Inverkeithing, Ipswich, Irvine, Itchenor, Keadby, Killingholme, Kingholme Quay, King's Lynn, Kinlochleven, Kirkcaldy, Kirkcudbright, Kirkwall, Kyle of Lochalsh, Lancaster, Largo, Larne, Leith, Lerwick, Littleferry, Littlehampton, Liverpool, Llanely, Londonderry, Longhope, Looe, Lossiemouth, Lowestoft, Lydney, Lyme Regis, Lymington, Macduff, Maldon, Malplaig, Malpas, Margate, Maryport, Methil, Mevagissey, Middlesbrough, Milford Haven, Millom, Montrose, Morwellham, Mostyn, Nairn, Neath, Newburgh, Newcastle-on-Tyne, Newhaven, Newlyn, Newport (Mon.), Newry, Neyland, North Shields, Oban, Padstow, Palnackie, Par, Parkeston Quay, Pembroke, Penmaenmawr, Penryn, Pentewan, Penzance, Peterhead, Pittenweem, Plymouth, Point of Ayr, Polperro, Poole, Port Dinorwic, Porthdinllaen, Porthleven, Porthoustock, Portishead, Portland, Portmadoc, Port Nant Pier, Portsmouth, Port Talbot, Port William, Preston, Pwllheli, Ramsgate, Rhyll, Rivals Pier, Rosyth, Rye, St. Andrews, St. Davids, St. Germans, St. Monance, Salcombe, Sandwich, Saundersfoot, Scalloway, Scarborough, Scilly Isles, Scrabster, Seaham Harbour, Sharpness, Shoreham, Silloth, Southampton, South Shields, Stirling, Stockton-on-Tees, Stonehaven, Stornoway, Stanraer, Stronness, Stronsay, Sunderland, Sutton Bridge, Swansea, Tarbert (Argyll), Tayport, Teignmouth, Tenby, Thurso, Tighnabruaich, Tobermory, Torquay, Trevor, Troon, Truro, Tyne Ports, Walchell, Wemyss, Weymouth, Whiteby, Whitehaven, Isle of Whitehorn, Whitstable, Wick, Isle of Wight, Wigtown, Wisbech, Workington, Zetland.

Fortsættes.

Nye Pengesedler i Tyrkiet

Den tyrkiske Emissionsbank (»Centralbanken«) har nu ogsaa udstedt nye 10-Pundssedler, og disse er blevet solt i Omløb fra og med den 16. Maj.

Gyldighedsfristerne for de tilsvarende gamle Sedler er de samme som de, der i tidligere Meddelelse vil ses anført for de gamle 50-Pundssedlers Vedkommende, d. v. s. at de endnu i fem Aar er gyldigt Betalingsmiddel, men i de derefter følgende andre fem Aar vil kunne benyttes ved Indbetalinger, der foretages til selve Centralbanken. Efter ti Aars Forløb — eller fra og med den 16/5 1948 — vil Sedlerne derpaa være endeligt ugyldige.

Dansk Skibsfarts Erhvervsmuligheder i Levanten

I Henhold til Oplysning fra det kgl. ægyptiske statistiske Amt er der i Løbet af afvigte Kalenderaar til Alexandria Havn ankommet ialt 87 danske Skibe med 92.586 Tons.

»Journal du Commerce et de la Marine«, No. 837, 29ième année jeudi 19 mai 1938, offentliggør nu en Artikel, betitlet: »Le Port D'Alexandrie, Janvier-Avril«, hvoraf det fremgaaer, at ialt 42 danske Skibe med 45.912 Tons anløb nævnte Havn i Løbet af indeværende Aars første fire Maaneder.

Belgien, Estland, Finland, Holland, Norge, Sverige og Tyskland samt Polen repræsenteres gennem følgende Tal:

Belgien	.....	12	Skibe med	20.704	Tons
Estland	.....	2	»	3.916	»
Finland	.....	6	»	6.665	»
Holland	.....	17	»	31.055	»
Norge	.....	25	»	51.293	»
Polen	.....	5	»	5.164	»
Sverige	.....	32	»	47.409	»
Tyskland	.....	44	»	99.640	»

Det fremgaaer af ovenstaaende, at dansk Søfarts Erhvervsmuligheder i Alexandria stadig udvikler sig.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i Maj Maaned 1938

	Antal Anløb	Reg. Tons Netto
Danmark	331	83,665
Norge	7	6,794
Sverige	29	8,064
Finland	5	3,502
Rusland	1	2,280
Estland	4	2,892
Tyskland	42	3,785
England	5	8,492
Holland	8	1,909
Tilsammen	432	121,383
Heraf Rutefart ...	155	59,603

Dieselmotorskibet »Transilvania« forevist

I Lørdags foreviste Burmeister & Wain Dieselmotorskibet »Transilvania« for en indbudt Kreds, repræsenterende international Skibsfart, efter at Kongen tidligere paa Dagen havde aflagt Besøg ombord. Rumænien kan være stolt over dette Skib, der iøvrigt ved en Prøvesejlads ved Bornholm havde opnaaet den imponerende Fart af 24,5 Knob. »Transilvania« er baade et godt og et smukt Skib, og de mange rosende Ord, der fulgte »Transilvania« paa dens første Færd, var fremsat i Overbevisning om, at det vil virke som en storstilet Reklame for det danske Værft Burmeister & Wain, hvor det end viser sig.

International Skibsfartskongres 1940

Efter Indbydelse af den tyske Regering vil den næste internationale Skibsfartskongres finde Sted i Løbet af Sommeren 1940 i Berlin. Kongressen vil beskæftige sig med Skibsfartens tekniske, handelsmæssige og administrative Spørgsmaal. Den begynder den 3. Juni og varer otte Dage.

I Forbindelse med Kongressen vil der blive arrangeret en Rejse for Deltagerne til de tyske Havne. Den gaar over Stettin til Rügen, videre over de tyske Nordsøhavne til Duisburg. En anden Udflugt gælder Besøg ved de indrettede Vandveje, baade de naturlige og Kanalerne, og den ender ligeledes i Duisburg. Herfra rejser saa samtlige Deltagere over Nürnberg til Wien, hvor Kongressens Afslutning finder Sted.

Handelen med Italien udvides

Den dansk-italienske Handelsaftale har faaet et nyt Tillæg, hvorved Samhandelen udvides med ½ Mill. Kr. Den danske Eksport vil blive færøsk Klipfisk, medens Importen sammensættes af Citroner og Appelsiner for 150,000 Kr., Vindruer for 175,000 Kr. og frisk Frugt (Blodfrugt) for 175,000 Kr. Løbetiden for Bevillingerne til Blodfrugt er begrænset til 20. Juli d. A. Bevillingerne vil blive udsendt i første Halvdel af den kommende Uge.

Herved er der for Aaret 1938 Udsigt til Eksport af færøsk Klipfisk til Italien til et Beløb af ca. 4,2 Mill. Kr.

Den udenlandske Skibsfart paa Yangtse

Reuters Bureau's Korrespondent erfarer fra autoritativ Side, at de engelsk-japanske Forhandlinger om Genaabning af Yangtse for udenlandsk Skibsfart er naaet til et dødt Punkt, idet Japanerne nægter at genaabne Floden. De engelske Forhandlere har anmodet Whitehall om nye Instrukser.

Reuters Bureau's Korrespondent meddeler yderligere med Hensyn til Forhandlingerne om Genaabningen af Yangtse, at den japanske Skibsfart paa Floden nu hovedsagelig beskæftiges med Transport af Krigsforraad. Japanerne frygter derfor, at en Genaabning af Skibsfarten skal sætte den udenlandske Skibsfart i Stand til at bemægtige sig hele Handelen, og at det skal blive Japanerne umuligt senere igen at tilbagevinde den. Dette skal være den sande Grund til Japanernes Afslag.

Mount Austin (Johore) Rubber

»Mount Austin (Johore) Rubber Estates, Ltd.«, det ene af Ø. P.s Datterselskaber, har atter i Aar deklareret et Udbytte paa 6 pCt. Driftsoverskudet er forøget fra 38,484 Lstr. for Aaret 1936/37 til 44,084 Lstr. for Driftsaaret fra 1. April 1937 til 31. Marts 1938.

Til Driftsoverskudet kommer der en Overførsel fra forrige Aar paa 28,651 Lstr., saaledes at der er 72,735 Lstr. til Raadighed. Heraf foreslaar Bestyrelsen at udbetale 36,000 Lstr. som en Dividende paa 6 pCt. — minus Skat — hvorefter der vil blive overført 36,735 Lstr. til næste Aars Regnskab.

Selskabets Produktion har været 2,607,000 lbs. Gummi imod 2,344,000 lbs. i det foregaaende Driftsaar.

Østbornholmske Dampskibsselskab

Det Østbornholmske Dampskibsselskab har afholdt Generalforsamling i Hasle. Direktør Sonne Hansen minde- des afdøde Kaptajn Vesth og aflagde derefter Beretning.

Saa vel for Gods som Passagerer har der været stigende Indsejling, men Udgifterne har ogsaa været større. Der har for 1937 været et Overskud paa 50,778 Kr., hvortil kommer Overførsel 38,706 Kr. Heraf benyttes 35,335 Kr. til Afskrivninger og Henlæggelser og 54,149 Kr. overføres til nyt Regnskab.

Hvad Salget af »Østbornholm« angaar oplyste Direktøren, at Stillingen i Øjeblikket er den, at et Par Udsendinge fra Chile i de nærmeste Dage ventes til København, og man venter da at faa Lejlighed til at forhandle med dem om Salg af »Østbornholm«. Kan man faa den forlangte Pris, og det er der ikke saa ringe Udsigt til, inerer Selskabet sig i Stand til at kunne magte Anskaffelsen af endnu et moderne Skib. Endvidere er der en anden sydamerikansk Stat som Køber af Skibet. Gaar Salget i Orden, vil der blive indkaldt til en ekstraordinær Generalforsamling, hvor Salget skal godkendes, og hvor der da sandsynligvis ogsaa vil blive laget Bestemmelse om Anskaffelsen af et nyt Skib.

Frederikshavn Værft 25 Aar

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S fejrede forleden 25 Aars Jubilæum, og Værftet har i den Anledning udsendt et smukt lille Hefte, hvoraf man faar et Indtryk af Udviklingen og Produktionen gennem Aarene. Paa Illustrationer ses nogle af de Skibe, der under forskellige Landes Flag bærer Frederikshavns Værfts og Flydedoks Navn over Verdenshavene.

Allerede i 1870 begynde man Bygning af Træskibe paa samme Sted, hvor nu ved Aktieselskabets 25 Aars Fødselsdag op mod 1000 Mand er i Arbejde, og den forløbne Tid har vist, at Værftet med sine Forbindelser og sin Kundekreds opfylder en Mission.

»Gamma«

Den tremastede Skonnert »Gamma«, som Eigel Knuth og Elbe Munk har købt til deres Ekspedition til Nordgrønland, ankom forleden til Lilleø Skibsværft. Skonner- ten skal her klare en Bundbesigtigelse, før Handelsens Vilkaar er opfyldt, og derefter skal den isforhudes og forsynes med andre for Issejladis nødvendige Forstærknin- ger, ligesom der skal indlægges en ny Motor. Fartøjet skal afleveres først i Juli Maaned.

Havneafgifterne i Island

Den islandske Alltingsmand Johann Josefsson, Vestman- næerne, har under et Ophold i Thorshavn udtalt bl. a., at Islændingene ønskede Færøerne en rig Fremtid. Med Hensyn til de færøske Fiskeres Klager over de uforholds- mæssigt store Havneafgifter i Island svarede Josefsson: Vi er fuldtud klare over disse Forhold, men lad Stauning give os nogenlunde tilfredsstillende Fangstvilkkaar ved Grønland, saa vil vi straks indføre lempeligere Havne- afgifter.

HavneIndvielse paa Baagø

Den 1100 Tdr. Land store Ø Baagø i Lillebælt indvi- ede i Fredags sin nye Fiskerihavn, der har kostet 80,000 Kr., hvoraf Staten udreder Halvdelen, Amtet og Kommunen hver en Fjerdedel. Arbejdet, der blev paabegyndt i Au- gust 1937, er udført af Entreprenørfirmaet Nielsen & Storm, Køge, med Havneingeniør J. Hansen, Faaborg, som raadgivende Ingeniør.

Med Postbaaden »Turisten« ankom de indbudte Gæster til den festsmykkede Ø. Sogneraadets Formand, Martin Sørensen, Baagø, bød Velkommen og redegjorde for Hav- nens Tilblivelse, hvorefter Folketingsmand Carlsen-Skiødt foretog Indvielsen af den nye Havn.

Rederiaktieselskabet »Inge«

Rederiaktieselskabet »Inge« i Svendborg har afholdt Ge- neralforsamling, hvor det i Beretningen oplystes, at 1937 havde været et særdeles godt Aar. Aarsregnskabet ud- viste et Driftsoverskud paa 12,350 Kr. Overskudet er særlig fint i Betragtning af, at Skibet i Aaret 1937 har gennemgaaet en kostbar Klassifikation. Der ga- ves enstemmig Descharge for Regnskab, og det vedtoges at udbetale Aktionærerne 6 pCt. i Udbytte. Til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for afdøde Skibsreder R. P. Ras- mussen, »Brydekilde«, valgtes Repræsentant J. Pedersen, Koldby Kaas, Samsø.

Afmønstring af syge Mandskaber i Brasilien

Foreningen »Skuld« omtaler et Cirkulære, som Skibs- agenterne i Santos har modtaget fra Immigrations-Myn- dighederne dér, og som antages ogsaa at gælde for andre brasilianske Havne. Efter dette Cirkulære maa et Skib, som afmønstrer en syg Mand i Brasilien, afgive skriftlig Garant for, at det igen vil deportere Manden, saa snart han er rask, samtidig med, at der maa deponeres et Be- løb som Sikkerhed for de Udgifter, Myndighederne faar ved Mandens Forplejning og/eller Hjemsendelse.

Dette Depositum vil først blive frigivet efter Ansøgning

bilagt Attest fra Havnepolitiet om, at vedkommende syge Sømand alter har forladt Brasilien, eller i Tilfælde af, at Manden er afgaaet ved Døden, ved Fremlæggelse af Dødsattest. Foreløbig og indtil Foreningen faar Erfaring for, hvorledes de nye Bestemmelser vil blive haandhævet, anbefales det Skibenes Kaptajner ved Afmønstring af syge Søfolk i Brasilien straks at rapportere Afmønstringen til Foreningens Repræsentant paa Stedet, for at denne kan assistere Skibsagenterne med at faa frigivet det stillede Depositum uden unødigt Forsinkelse.

Baltica og Baltiske Assurandører

»Assurance-Compagniet Baltica Aktieselskab«s Regnskab for 1937 udviser, efter at der er hensat yderligere 150,000 Kr. til Disposition for kommende Aars Regnskaber, et Overskud paa 1,550,072 Kr. ekskl. Overførsel fra forrige Aar. Desuden udviser det særlige Driftsregnskab for direkte Livsforsikring et Overskud paa 114,023 Kr., hvoraf 90,137 Kr. henlægges til de forsikredes Bonusfond. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen, at Udbyttet for det forløbne Regnskabsaar fastsættes til 680,000 Kr., svarende til 10 pCt. af den indbetalte Kapital. — For 1936 var Overskudet 1,625,000 Kr. Dividenden er uforandret.

»De baltiske Assurandører Aktieselskab«s Regnskab for 1937 udviser et Overskud paa 200,284 Kr. ekskl. Overførsel fra forrige Aar. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen, at Udbyttet for det forløbne Regnskabsaar fastsættes til 90,000 Kr. svarende til 10 pCt. af den indbetalte Kapital. — For 1936 var Overskudet 212,000 Kr. Dividenden er ogsaa her uforandret.

»Alix« forlist

Det meddeles fra Bilbao, at Damperen »Malaga« ex »Alix« forleden Nat grundstødte paa en Klippe ved Cabo de Quejo og sank. Mandskabet blev reddet. Skibet er det velkendte »Alix« af Oslo, som i Februar i Fjor blev kapret af en Franco-Trawler i Gibraltar-Strædet, medens det var paa Rejse med en Frugtlast fra en spansk Regeringshavn til England. »Alix« blev bragt ind til Ceuta, hvor Lasten uden videre blev overført til et andet Skib. »Alix« blev tilhæveholdt, ogsaa efter at Lasten var udløst, og i Februar i Fjor blev det definitivt beslaglagt af Franco og sat under spansk Flag. Det var ligeledes »Alix«, der for nogle Aar siden sank udfør Malmø, efter

en Kollision med en af Øresundsselskabets Dampere. En bevæget Tilværelse er nu afsluttet.

s.s. »Enigheden«

Den 23. Januar i Fjor grundstødte s.s. »Enigheden«, paa Rejse fra Hundested til Aberdeen, paa Näskekroen i den svenske Skærgaard. Statsadvokaten havde i den Anledning ved Sørensen i Vejle rejst Tiltale mod Føreren, Kaptajn *Jocum Kristoffersen*, Marstal, for ved Pligtforsømmelse og ved skødesløs Navigering at have foranlediget Grundstødningen, og mod Styrmand *Martin Jensen*, Marstal, og mod Styrmand *Vilh. Nielsen*, Svendborg, for lignende Forhold. Desuden var Skibsbogen ikke ført som foreskrevet i Loven.

Det oplystes under Sagen, at man troede at have sejlet i Farvandet ved Læsø i Stedet for ved Skærgaarden.

Ved Dommen idømtes Kaptajn Kristoffersen en Bøde paa 300 Kr. til Statskassen, Styrmand Jensen en Bøde paa 150 Kr., medens Styrmand Nielsen blev frifundet.

PERSONALIA

Jublieum

Maskinmester *Anders Andersen* fejrede Fredag 40-Aarsdagen for sin Ansættelse i Det Forenede Dampskibs-Selskab. Han begyndte i 1898 som Assistent i Damperen »Dronning Lovisa«, og allerede Aaret efter udnævntes han til Undermaskinmester. Siden 1914 har han været Førstemester og er for Tiden Maskinchef i Damperen »Odin«.

50 Aar

Skibsreder *O. Jespersen*, Indehaver af Firmaet Suenson & Jespersen, fyldte i Mandags 50 Aar. Med megen Energi har Skibsreder Jespersen oparbejdet sin Virksomhed saaledes at den nu har en meget smuk Position.

Dødsfald

Radiogrosserer *Gunnar Persson* er død i Lund, 43 Aar gammel. Han havde taget saavel svensk som dansk Radiotelegrafisteksamen og gik i en ung Alder til Søs. Han gjorde i flere Aar Tjeneste som Radiotelegrafist paa baade danske og svenske Skibe. For et Par Aar siden trak han sig tilbage fra Søen og overtog Firmaet Elve-Radio i Lund.

POSITIONSLISTE PR. 14. JUNI 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aarø*, Bastrup, ank. Helsingør 11.6.
s.s. *Aarø* afg. N. Waterweg 8.6. til Lisbon.
s.s. *Aase* pass. Dungeness 25.5. p. R. t. Oporto
m.t. *Aase Mærsk* afg. Santos 18.5.
s.s. *Absalon* ank. Kbhvn. 7.6.
m.s. *African Reefer* pass. Cristobal 13.6.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Penang til Singapore 14.6. udg.
s.s. *Agnete* afg. London 7.6. til Aarhus via Burntisland.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Gdynia 9.6. til Danzig.
s.s. *Alfa* afg. Setubal 14.6.
s.s. *Alf* afg. Tyne 8.6.
s.s. *Alabama* ank. Kbhvn. 9.6.
s.s. *Algarve* ank. Antwerpen 14.6.
m.s. *Almena* afg. New York 2.6. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Middlesbrough til Antwerp 14.6. udg.
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Utansjö (Hernösand) 12.6.
m.s. *American Reefer*, pass. Finnisterre 14.6.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. San Francisco til Vancouver 12.6. udg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Buenos Aires 25.5. til Aruba.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Hongkong 2.6. til Manila.
s.s. *Anna* afg. Rotterdam 14.6.
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Melbourne 9.6. udg.
s.s. *Anne* ank. Bordeaux 18.5.
m.s. *Argentina* ank. Helsingør 8.6.
m.s. *Arizona* ank. Santos 12.6.
s.s. *Arnold Mærsk* pass. Dover 10.6. østg.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Haiphong 10.6. til Havre.
m.s. *Asia*, Jensen, afg. Freemantle til Las Palmas 26.5. hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Danzig 13.6. til Bordeaux.
s.s. *Aslaug* pass. Southend 28.5. p. R. t. Kbhvn.
m.s. *Asnæs* pass. Dungeness 13.6.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, forv. afg. Osaka 14.6.
s.s. *Astra* afg. Philadelphia 2.6. til Gullport.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Pomaron 12.6. til Rouen.
m.s. *Australian Reefer* afg. Santos 10.6.
m.s. *Australien*, Hansen, ank. Saigon 8.6. hjg.
s.s. *Avance* oplagt.

B

s.s. *Belgien* afg. Aalborg 8.6.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Gravesend 3.6. til Antwerpen.

s.s. *Berghus* ank. Stettin 14.6.
s.s. *Bertha* ank. Svendborg 26.5.
s.s. *Bes* pass. Skagen 12.6.
s.s. *Betta* ank. Preston 13.6.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Gdynia 31.5.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Plymouth 12.6.
s.s. *Birgitte* ank. Helsingør 26.5.
s.s. *Birte*, Pedersen, dokker i Kbhvn.
s.s. *Bodil* afg. Themsen 13.6.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. London til Rotterdam 14.6. hjg.
m.s. *Bornholm*, Havre-Petersen, pass. San Salvador 12.6. p. R. t. Manzanillo.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 11.6.
s.s. *Brasilien* afg. Madeira 9.6. til Stavanger.
m.s. *Brazilian Reefer* ank. Los Angeles 13.6.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Kambo 12.6.
s.s. *Britta* pass. Ushant 11.6.
s.s. *Broholm* afg. Algier 8.6. til Rotterdam.
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. 43,08° N., 38,29° W. 12.6.
s.s. *Brynhild* ank. Horsens 14.6.

C

m.s. *California* afg. San Lorenzo 14.6. til Buenos Aires.
m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Bill of Portland til London 14.6. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Hook 14.6.
m.t. *Caroline Mærsk* ank. Las Piedras 3.6.
s.s. *Carmen* afg. London 14.6.
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 13.6.
m.s. *Chastline Mærsk* afg. San Pedro 30.5.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Corvo 9.6.
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Yokohama 11.6. udg.
s.s. *Christiansborg* ank. Liverpool 12.6.
m.s. *Chr. Holm* afg. Talara 11.6. til Campanna.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. St. Thomas 26.5. til Queens-town.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Stockholm 11.6.
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Sønderborg 10.6.
s.s. *Clara* oplagt i Kbhvn.
s.s. *Clara Clausen* afg. Aalborg 26.4. til Lübeck.
m.s. *Columbia*, Bronér, pass. Panama Canal 8.6.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Barry 9.6. til Newfoundland.
s.s. *Cyril*, Farup, pass. Cape Race 11.6.

D

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Stockholm 8.6. til Norrköping.
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 5.6.
s.s. *Dagmar* afg. Algier 13.6.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

14.6.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEWYORK	451,75	AMSTERDAM	250,50
BERLIN	182,05	STOCKHOLM	115,65
PARIS	12,70	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,70	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	103,55	PRAG	15,85
ROM	24,00	WARSAWA	85,65

s.s. *Dania*, Danholt, ank. Burntisland 11.6.
 m.s. *Danmark* afg. Baytown 13.6. til Bergen.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Bangkok 12.6. hjg.
 s.s. *Delaware* ank. New Orleans 10.6.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Aalborg 8.6.
 s.s. *Ebro* afg. Neapel 13.6. til Catania.
 s.s. *Edv. Nissen* afg. Liverpool 1.6. til Pugwash.
 s.s. *Effie Mærsk* pass. Spurn Hd. 10.6. indg.
 s.s. *Egholm* afg. Kbhvn. 14.6. til Antwerpen.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Marseille 14.6.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Falmouth 23.5.
 s.s. *Elisabeth* ank. Gdynia 7.6.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Middlesbrough 27.5.
 s.s. *Ellen* ank. Wasa 4.6.
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 4.6.
 s.s. *Elic*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 20.5.
 s.s. *Else* ank. Kemi 14.6.
 s.s. *Emanuel* ank. Pugwash 11.6.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Quebec 25.5.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Colombo 30.5.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Stengade, pass. Brunsbüttel 12.6. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* afg. Freetown 24.5.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* ank. Helsingfors 14.6.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Los Angeles til Cristobal 4.6. hjg.
 s.s. *Esther* afg. Kirkcaldy 13.6.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, pass. Finisterre 12.6.
 s.s. *Estland*, Fischer, pass. Kbhvn. 12.6.
 s.s. *Estrid* afg. Dakar 27.5. til Rotterdam.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 30.5.

F

m.v. *Fano* ank. Oslo 14.6.
 s.s. *Finland* afg. Ghent 8.6. til Blyth.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Colombo til Port Said 9.6. hjg.
 s.s. *Flynderborg* afg. Saffi 10.6.
 s.s. *Frankrig* ank. Rouen 8.6.
 s.s. *Fredensborg* ank. Aalborg 11.6.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Cagliari 3.6.
 s.s. *Freya* ank. London 24.5.
 s.s. *Frida* ank. Carteret 10.6.
 s.s. *Frode* afg. Kbhvn. 14.6. til Gdynia.
 s.s. *Fylla* afg. Immingham 7.6.

G

s.s. *Georgia* afg. New York 4.6. til Oslo.
 s.s. *Gerda* ank. Greifswald 14.6.
 s.s. *Gerd* afg. St. Thomas 12.5.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Libreville 26.5.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. New York 29.5.
 s.s. *Gorm* afg. Houston 11.6. til Norfolk, Va.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. New York 8.6.
 s.s. *Grete* pass. Flores 10.6.
 s.s. *Grønland* oplagt.
 s.s. *Gudena* afg. Burntisland 4.6.
 s.s. *Gudrun* ank. Methil 7.6.
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Rangoon 30.5.
 s.s. *Gunhild* ank. Goole 28.5.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Barry 3.6. til Newfoundland.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 30.4. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. New York 11.5.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hajnia*, Ravn, ank. Kalundborg 10.6.
 s.s. *Halldan* ank. Danzig 13.6.
 s.s. *Halland* oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Haifa 21.5. til Constantza.
 s.s. *Hans Broge* ank. Port Talbot 4.6.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Cardiff 31.5.
 s.s. *Hans*, From, i Dok Helsingør.
 s.s. *Harald* ank. Manchester 10.6.
 s.s. *Harriet* ank. St. Louis 10.6.
 s.s. *Helene* ank. Veitsiluoto 12.6.

s.s. *Helga* afg. Iquique 12.6.
 m.s. *Helwig* afg. Clyde 28.5. til New York.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Houston 24.5.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Burntisland 3.6.
 m.s. *Herdis* afg. Liverpool 23.5. til Las Palmas.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Barry 3.6.
 s.s. *Hilde* ank. London 10.6.
 s.s. *Hindsholm* afg. Aarhus 13.6. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Holland* afg. Bordeaux 8.6.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Nakskov 15.6.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Liverpool 19.5.
 s.s. *Inger Toft* ank. Pictou 30.5.
 s.s. *Inger* ank. Avilles 13.6.
 s.s. *Irene Maria*, Evers, ank. Garston 11.6.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Odense 12.6.
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Pedersen, afg. Kbhvn. 11.6. til Methil.
 s.s. *Ivar* afg. Grangemouth 2.6. til Boston.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 12.6.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Alexandria 10.6.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Ceuta 26.5.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Tuxpam 31.5.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Singapore til Aden 1.6. hjg.
 s.s. *Jenny* afg. Sete 11.6.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Svendborg 18.5.
 s.s. *Johanne* afg. Malta 13.6.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Bayonne 1.6.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 13.6.
 s.s. *Jonna* afg. Cardiff 4.6.
 s.s. *Juliane* ank. Frederikshavn 20.5.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Calombo til Penang 11.6. udg.
 s.s. *Jutta* pass. Helsingør 15.6.
 s.s. *Jytte* ank. Gdynia 20.4.
 s.s. *Jegersborg* ank. Boston 13.6.

K

s.s. *Kai*, Friis, dokker i Kbhvn.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Chatham NB. 3.6.
 s.s. *Karen* ank. Wiborg 6.6.
 s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 11.6. til Manchester.
 m.t. *Katrine Mærsk* pass. San Miguel 31.5.
 s.s. *Karen Toft* ank. Caront 10.6.
 s.s. *Karla* ank. Toulon 11.6.
 s.s. *Kejserinde Dagnar* ank. Leningrad 4.6.
 s.s. *Kentucky* afg. Aalborg 11.6. til New York.
 s.s. *Kirsten* ank. Antwerpen 28.5.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Barry 19.5. til St. John's, N.F.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, lagt op Kbhvn.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villenoes* ank. Bremen 8.6.
 s.s. *Knud* afg. Danzig 15.6. til Kbhvn.
 s.s. *Knut* pass. Sagnes 6.6.
 s.s. *Kongea* afg. Hartlepool 8.6. til Skive.

L

s.s. *Laila* ank. Havana 13.6.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Saigon 13.6. udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* afg. Santos 14.6.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Mormugao 3.6.
 s.s. *Lica Mærsk* pass. Aden 28.5.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Wiborg 12.6.
 v.s. *Lilian* ank. Aarhus 14.6.
 s.s. *Lilleborg* ank. Gdynia 13.6.
 s.s. *Lily* ank. Vasa 5.6.
 s.s. *Linda* afg. Casablanca 10.6.
 s.s. *London*, Hansen, lagt op Kbhvn.
 s.s. *Lotta* sesat Aalborg 22.4.
 s.s. *Lotte* ank. Bayonne 6.6.
 m.s. *Louisiana* afg. Rio 13.6. til Madeira.
 s.s. *Lundby*, Lund, afg. Bermuda 11.6. til San Juan etc. West Indies.
 s.s. *Lynæs* pass. Skagen 12.6.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Jacksonville 24.5. til Miami.
 s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 12.6.
 s.s. *Maja* afg. Ellesmere Port 14.6.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Singapore til Las Palmas 4.6. hjg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Sousse 3.6. til Aberdeen.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Shanghai 2.6. til Japan.
 s.s. *Margit*, Johansen, dokker i Kbhvn.
 s.s. *Margrete* ank. Kbhvn. 4.6.
 s.s. *Margrethe* ank. London 14.6.
 s.s. *Marianne* ank. Bureå 1.6.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. N. Waterweg 18.5. til Key West.
 s.s. *Marie Toft* ank. Rotterdam 13.6.
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 11.6.

m.s. *Marocco* afg. Leixoes 11.6. til Nakskov.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Cadiz 30.5. til Harbour Breton N.F.
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Sfax 9.6. til Nørresundby.
 s.s. *Marx* ank. Koivisto 4.6.
 s.s. *Maryland* afg. Montreal 7.6. til Kbhvn.
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Helsingør 4.6.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Marseilles 13.6. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 8.6.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Bangkok 20.5. til Hongkong.
 s.s. *Minsk* ank. Alexandria 12.6.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Odense 11.6. til Burntisland.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* pass. Brunsbüttel 14.6.
 s.s. *Nancy* pass. Cabo Carvoeiro 14.6.
 s.s. *Nerma* pass. Helsingør 13.6.
 s.s. *Nevada* ank. Odense 12.6.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Cebu 9.6.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Los Angeles 1.6.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Nantes 8.6.
 s.s. *Niobe* ank. Odense 12.6.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* ank. Christobal 18.5.
 s.s. *Nordborg* ank. Leningrad 12.6.
 s.s. *Nordby* afg. Fredericia 25.5. til Danzig.
 m.s. *Norden* ank. New Orleans 2.6.
 m.s. *Nordfarer* afg. Nakskov 8.6. til Montreal.
 m.s. *Nordhavet* ank. Santiago 19.5.
 m.s. *Nordhval* ank. Yawata 26.5.
 m.s. *Nordkap* ank. Montevideo 26.5.
 s.s. *Nordlys* afg. Quebec 8.6. til Rotterdam.
 m.s. *Nordpol* afg. Kobe 22.5. til Australien.
 m.s. *Normandiet*, Havre-Petersen, afg. Avonmouth 12.6. til New Orleans.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 14.6.
 s.s. *Olga* ank. Danzig 8.6.
 m.s. *Olga S.* afg. New York 2.6. til Antwerpen.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Bordeaux 2.6.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Port Alfred 5.6.
 m.s. *Oregon* afg. Aalborg 25.5. til River Plate.
 s.s. *Orion* pass. La Coubre 10.6. indg.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Bordeaux 9.6.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Frederikshavn 4.6.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Freetown 7.6. til Hamburg.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Florida 6.6.
 m.s. *Panama*, Juel-Christensen, pass. Cape Agulhas p. R. t. Fremantle 30.5. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Kbhvn. 13.6. til Grønland.
 s.s. *Paula* afg. Valparaiso 13.6.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Gibraltar p. R. t. Antwerp 12.6. hjg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. New York 8.6.
 s.s. *Pia* pass. Lizard 12.6.
 s.s. *Polly* afg. Galway 3.6.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Bayonne 11.6. til Setubal.

R

m.s. *Ragnhild* ank. Alexandria 23.5.
 s.s. *Randa* ank. Calais 15.6.
 s.s. *Riga* ank. Rotterdam 12.6.
 s.s. *Rigmor* ank. Danzig 5.6.
 s.s. *Rikke* afg. Huelva 1.6. til King's Lynn.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Kbhvn. 4.5. til Hamburg.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 12.6.
 s.s. *Robert* ank. Kemi 1.6.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Philadelphia 10.6.
 s.s. *Rosenborg* ank. Setubal 9.6.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 14.6. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Cebu 27.5.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Danzig 12.6. til Bordeaux.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Danzig 12.6.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Danzig 13.6.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Cagliari 27.5. til Dalvik (Island).

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

s.s. *Selma* ank. Frederikstad 14.6.
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 14.6.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Hamburg 12.6. udg.
 s.s. *Signe* ank. Messina 6.6.
 s.s. *Sigrid* pass. Hirtshals 6.6.
 s.s. *Silkeborg* afg. Saffi 6.6.
 s.s. *Skaane*, oplagt.
 s.s. *Skagen* ank. Klaipeda 13.6.
 s.s. *Skagerak* afg. Åbo 4.6. til Borgå.
 s.s. *Skandia* afg. Aruba, forv. ank. Rotterdam 24.6.
 s.s. *Skjold* ank. Havre 12.6.
 s.s. *Skodsborg* ank. Gdynia 14.6.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 14.6. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duln, ank. Birkenhead 11.6.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. St. Anthony, N.F. 7.6.
 s.s. *Sophie* ank. Belfast 6.6.
 s.s. *Stadion II* dokker i Norge.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Aalborg 12.6. til Antwerp.
 s.s. *Stella* pass. Brunsbüttel 15.6.
 s.s. *Stensby*, Kähler, pass. Panama 2.6. p. R. t. Woodfibre og Port Alice.
 m.s. *Stjerneborg* afg. San Pedro 7.6.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Oslo 10.6.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Alexander Bay 29.5.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 8.6. til Kbhvn.
 s.s. *Svend Pii* pass. Dover 9.6. østg.
 s.s. *Søborg* ank. Kbhvn. 7.6.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Swansea 13.6. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Fremantle 28.5.
 s.s. *Tanja* ank. Kotka 12.6.
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Yokohama 10.6.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Thisted 9.6.
 s.s. *Tekla* ank. Danzig 26.5.
 s.s. *Tennessee* afg. Neufahrwasser 25.5. til Santos.
 s.s. *Thyra* ank. Kbhvn. 13.6.
 m.s. *Thyra S.* afg. Las Palmas 26.5. til Liverpool.
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 11.6. til Antwerpen.
 s.s. *Tonny*, Schröder, afg. Aarhus 15.6. til Kbhvn.
 s.s. *Tove* afg. Tyne 25.5. til Kbhvn.
 s.s. *Tovelil*, Bing, ank. Prinzapolka 13.6.
 s.s. *Transporter* afg. Blyth 28.5. til Odense.
 s.s. *Trio*, Svane, i Dok Helsingør.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 14.6. til Aalesund.
 s.s. *Tula* afg. Algier 13.6. til Alexandria.
 m.s. *Tunis* afg. Algier 13.6. til Tuins.
 s.s. *Tureby*, Eriksen, ank. Buenos Aires 9.6.

U

s.s. *Ulla* pass. Ækvator 9.6.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Kbhvn. 13.6.
 s.s. *Uranienborg* pass. Scilly Isl. 7.6.

V

s.s. *Valborg* afg. Gdynia 7.6.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Rouen 12.6.
 s.s. *Venus* ank. Montreal 2.6.
 s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
 s.s. *Viborg* ank. Casablanca 11.6.
 s.s. *Viola* ank. Alexandria 10.6.
 s.s. *Virginia* afg. Montreal 4.6. til Kbhvn.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, pass. Panama Canal 7.6.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Riga 6.6.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 12.6.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 14.6. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGÅDE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFET

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULDE«
STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



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

Skibsproviantering

Schiffhandler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762 Amallegade 43,
Efter Kl. 6 Ordrup 3098 København K.
Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsfornödenheder

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**Det forenede Dampskibs-Selskab**

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -
Brasilien - Nordafrika - Italien -
Spanien - Portugal - Frankrig -
Belgien - Tyskland - Storbritannien -
Island - Norge - Sverige - Danzig -
Lettland - Litauen - Estland -

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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

Aalborg

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone:
Vinkaco 24880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 15. Juni 1938.

Nr. 24.

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

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

I. Østersøen.

1778. Danmark. *Møn S.-Kyst. Klintholm Havn. Oplysning om Dybde.*
Klintholm Havn kan nu besejles af Skibe med et Dybgaaende paa indtil 3,4 m ved daglig Vandstand.
c. 54° 57',₁ N. 12° 28',₃ E.
(Kort Nr. 291. Danske Lods, Side 410. Havnelods, Side 107.)
1779. Sverige S.-Kyst. *Ystad. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.*
(U. f. s. Nr. 23/1664. Stockholm 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Ystads boj* paa c. 55° 23' N. 13° 48' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 17/1319 1938.)
1780. Sverige. *Bottniske Bugt. Indløbet til Iggesund. Dukarsund. Fyr forandret.*
(U. f. s. Nr. 21/1532. Stockholm 1938.)
Den E.-lige hvide Indsejlingslysvinkel i *Dukarsund Fyr* paa *Mössö* paa c. 61° 37',₁ N. 17° 11',₁ E. er formindsket saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
- | | |
|--|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 75° til 82°. | 5. Grønt i Pej. fra 247° til 267°. |
| 2. Hvidt i — - 82° - 88°. | 6. Hvidt i — - 267° - 272°. |
| 3. Rødt i — - 88° - 103°. | 7. Rødt i — - 272° - 283°. |
| 4. Hvidt (uforstærket) i Pej. fra 103° til 247°. | |
1781. (P). Sverige. *Bottniske Bugt. Indløbet til Arnöviken. Halvarskär. Fyr tændes.*
(U. f. s. Nr. 22/1608. Stockholm 1938.)
I Løbet af Sommeren 1938 tændes paa E.-Siden af Skæret *Halvarskär* paa 61° 43',₉₀ N. 17° 25',₁₅ E. et Fyr, *Halvarskär Fyr*, der skal vise hvidt og rødt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: c. 8 Sm for hvidt og c. 5 Sm for rødt Lys. Hvid, firkantet Fyrbaake med Fyrlanterne. Fyret skal lyse, som følger:
- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra c. 192° til c. 243°. | 3. Hvidt i Pej. fra c. 273° til 45°. |
| 2. Rødt i — - c. 243° - c. 273°. | |
- Brændetid: Fra Skibsfartens Begyndelse til 1. Juni og fra 15. Juli til Skibsfarten for Aaret er ophørt.

1782. **Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Havneomraade. Sandögrundet Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 22/1607. Stockholm 1938.)
Sandögrundet Fyr paa c. $65^{\circ} 32',_9$ N. $22^{\circ} 12',_0$ E. er forandret saaledes, at det nu lyser, som følger:
1. Hvidt i Pejll. fra $22\frac{1}{2}^{\circ}$ til 120° .
 2. Rødt i — - 120° - $139\frac{1}{2}^{\circ}$.
 3. Hvidt i Pejll. fra $139\frac{1}{2}^{\circ}$ til 168° .
- Iøvrigt uforandret.
1783. **Tyskland. Brüsterort-Riff. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
(N. f. S. Nr. 23/2396. Berlin 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Brüsterort N.* paa c. $54^{\circ} 59'$ N. $19^{\circ} 59'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 19/1418 1938.)
1784. (T). **Tyskland. Pillau. Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidig.**
(N. f. S. Nr. 23/2397. Berlin 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Pillau* paa c. $54^{\circ} 40'$ N. $19^{\circ} 50'$ E. ombyttes uden nærmere Meddelelse i Tiden fra den 26. til den 30. Juni d. A. med en sort og rød, lodret sribet Baaketønde med Ballon. Baaketønden er mærket „*Pillau*“.
1785. (T). **Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Anduvning. Midlertidig Afmærkning.**
(N. f. S. Nr. 23/2500. Berlin 1938.)
En hvid Spirtønde med rød S.-Topbetegnelse, *Zinnowitz-Bank S.*, er midlertidig udlagt i c. 8 m Vand paa c. $54^{\circ} 05',_7$ N. $13^{\circ} 58',_3$ E., ved S.-Enden af *Zinnowitz Banke*. Tønden vil blive liggende ude til Slutningen af September 1938.
1786. (T). **Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Bro NE. Midlertidig Afmærkning.**
(N. f. S. Nr. 23/2500. Berlin 1938.)
En hvid Spirtønde med rød N.-Topbetegnelse, *Zinnowitz-Brücke N.*, er midlertidig udlagt i c. 6 m Vand paa c. $54^{\circ} 05',_3$ N. $13^{\circ} 55',_8$ E., c. 500 m NE. for Landingsbroens Hoved. Tønden vil blive liggende ude til Slutningen af September 1938.
(Se Tillæg.)

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

1787. (T). **Sverige. Sundet. Malmö Havn. Lystønder midlertidig inddraget.**
(U. f. s. Nr. 23/1673. Stockholm 1938.)
1. Lystønden *Malmö Oljehamn Nr. 2* paa c. $55^{\circ} 37',_1$ N. $12^{\circ} 59',_1$ E. er inddraget for Eftersyn indtil den 21. Juni d. A. og erstattet med en sort Prik.
 2. I Tiden fra den 15. Juni til den 31. Juli d. A. inddrages nedennævnte Lystønder, een ad Gangen, for Eftersyn:
Malmö industrihamn Nr. 8 paa c. $55^{\circ} 37',_5$ N. $13^{\circ} 00',_2$ E. og *Malmö industrihamn Nr. 9*.
Malmö industrihamn Nr. 10 paa c. $55^{\circ} 37',_6$ N. $13^{\circ} 00',_9$ E.
1788. **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Taasinge NW.-Kyst. Bækkehave Vinkelfyr atter tændt.**
Bækkehave Vinkelfyr paa c. $55^{\circ} 01'$ N. $10^{\circ} 33'$ E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 23/1777 1938.)
1789. (T). **Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnebygningsarbejder. Advarsel.**
(Meddelelse fra Havneingeniøren i Fredericia.)
I Sommeren 1938 udføres der Havnebygningsarbejde ved Indsejlingen til *Fredericia* gamle Havn, hvilket nødvendiggør, at der udvises stor Forsigtighed ved Besejlingen. c. $55^{\circ} 33',_6$ N. $9^{\circ} 45',_6$ E.
(Havnelods, Side 62.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1790. (T). Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Lystønde midlertidig inddraget. Lystønden *Odense Fjord* paa c. 55° 33' N. 10° 34' E. er for Tiden inddraget for Eftersyn.
1791. (T). Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel. Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 11. Juli—15. Juli og 19. Juli—21. Juli d. A., alle Dage inklusive, i *Aalbæk Bugt* m. v. Skydepladsen begrænses af Breddeparallerne 57° 37' N. og 57° 30' N. samt af Meridianen 10° 45' E. og *Jyllands Kyst*. Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.
1792. (T). Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt. Flaadeøvelser. Advarsel. Flaadeøvelser vil blive afholdt fra Solnedgang til Solopgang Nætterne mellem den 7. og 8., 8. og 9., 12. og 13. og mellem 13. og 14. Juli d. A. i *Aalbæk Bugt*. Farvandet begrænses af Breddeparallerne 57° 30' N. og 57° 37' N. samt Meridianerne 10° 33' E. og 10° 39' E. Al Sejlads indenfor det nævnte Farvandsafsnit er forbudt i de anførte Tidsrum. De tilstedeværende Orlogsskibe er bemyndiget til at fjerne Skibe og Fartøjer, der ikke retter sig efter det givne Forbud. Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forbudet, medfører fuldt Erstatningsansvar. Det skal endvidere alvorligt henstilles, at det i det nævnte Tidsrum saavidt muligt undgaas at have faststaaende eller svajende Fiskeredskaber staaende i det paagældende Farvandsafsnit, ligesom Afmærkning af Bundgarnspæle indskærpes. For Skade paa Fiskeredskaber m. v., der maatte indtræde som Følge af Tilsidesættelse af ovennævnte Advarsel, er vedkommende Fiskere selv ansvarlige, og Fiskerne vil blive draget til Ansvar for Skader, som de — ligeledes ved Tilsidesættelse af Advarslen — maatte tilføje Søværnets Fartøjer og Materiel.
1793. (T). Sverige. Kattegat. Falkenberg. Lystønde midlertidig inddraget. (U. f. s. Nr. 23/1674. Stockholm 1938.) Lystønden *Falkenbergs lysboj* paa c. 56° 53',₂ N. 12° 28',₆ E. er midlertidig inddraget og erstattet med en Stage med Kost.
1794. (T). Sverige. Skagerrak. Persgrunden. Sømærke forsvundet. (U. f. s. Nr. 23/1675. Stockholm 1938.) Den sorte Stage med 2 Balloner N. for *Persgrunden* (2 m) paa c. 58° 42',₈ N. 10° 52',₂ E. er forsvundet fra sin Plads. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt. (Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1795. Rusland. Hvide Hav. Cape Oleninos N. Grund. (N. t. M. Nr. 1104. London 1938.) En Grund med 2,7 m Vand er fundet paa c. 66° 21' N. 41° 51' E., 2,8 Sm 346° fra *Yujni Maida Fyr*.
1796. Tyskland. Helgoland E. Loreley-Bank. Lystønde udlagt. (N. f. S. Nr. 23/2507. Berlin 1938.) En hvid Lystønde mærket „*Loreleybank*“, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s, er udlagt i 30 m Vand paa 54° 11' 00" N. 7° 59' 55" E., S. for Banken. Flammens Højde: 3,5 m. Synsvidde: 4 Sm. (Kort Nr. 264.)

1797. **Holland. Hollandsch Diep. Lystønde flyttet.**
(B. a. Z. Nr. 128/1531. 's-Gravenhage 1938.)
Rød Lystønde „No. 1“ i *Hollandsch Diep* er flyttet til 51° 42' 15" N. 4° 24' 58" E.
1798. **Holland. Zeegat van Brouwershaven. West Schouwen Fyr. Brændetid forandret.**
(B. a. Z. Nr. 128/1530. 's-Gravenhage 1938.)
Brændetiden for *West Schouwen Fyr* paa c. 51° 43',₅ N. 3° 42',₅ E. er nu hele Aaret.
1799. (P). **England. Indløbet til Themsen. Galloper Fyrskib ombyttes med nyt Fyrskib.**
(N. t. M. Nr. 1154. London 1938.)
Omkring den 26. Juli d. A. inddrages *Galloper Fyrskib* paa c. 51° 44' N. 1° 58' E. og erstattes med et nyt Fyrskib, der viser hvidt Et-Blink hver 30^s. Taagesignal afgives med Sirene, To-Stød hver 1^m. Undervandstaagesignal afgives med Klokke, Et-Slag med 5^s. Mellemrum. Det nye Fyrskib fører som Dagmærke en Kegle med Spidsen nedad paa Toppen af Stormasten.
(Kort Nr. 264.)
1800. **England. Themsen Munding. Swin Channel. Vrag afmærket.**
(N. t. M. Nr. 31. Trinity House, London 1938.)
Vraget af en Lægter, hvorfra Masten rager over Vandet, ligger sunket paa 51° 36' 20" N. 1° 05' 46" E. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, er udlagt c. 90 m E. for Vraget, 3,₃₅ Sm 185° fra *Whitaker Baake*.
1801. (T). **England. Newarp Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(N. t. M. Nr. 32. Trinity House, London 1938.)
I Løbet af første Halvdel af Juli d. A. ombyttes *Newarp Fyrskib* paa c. 52° 47' N. 1° 53' E. midlertidig for et Tidsrum af c. 3 Maaneder med et Reservefyrskib, der fører Fyrlanteren paa en Pælemast, halvt oppe. Fyrkarakteren er hvidt Et-Blink hver 10^s. Lysevnen er betydelig reduceret. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver 20^s. Undervandstaagesignal afgives med Klokke, Et-Slag hver 2½^s.
1802. (T). **Skotland. Firth of Forth. Undervandshindringer udlægges. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 1067 og 1131. London 1938.)
Undervandshindringer, der er farlige for Sejladsen, udlægges, som følger:
1. Mellem et Punkt 2,₆₃ Sm 194° fra *Oxcars Fyr* og *The Knoll* ved S.-Enden af *Cramond Island*.
 2. Fra et Punkt 1,₆₈ Sm 191° fra *Oxcars Fyr* 0,₆₈ Sm i Retningen 356° og fra et Punkt 0,₉₄ Sm 203° fra *Oxcars Fyr* 0,₄₅ Sm i Retningen 356° og derfra 0,₂₈ Sm i Retningen 342°.
 3. Fra et Punkt 0,₆₈ Sm 294° fra *Oxcars Fyr* i Retningen 10° til Kysten af *Inchcolm*.
 4. Fra et Punkt 1,₁₂ Sm 311° fra *Oxcars Fyr* i Retningen 162° til Kysten af *Inchcolm*.
 5. Fra et Punkt 1,₂₉ Sm 316° fra *Oxcars Fyr* i Retningen 342° til Kysten ved *Vault Point*.
 6. Fra et Punkt 1,₂₀ Sm 256° fra *Oxcars Fyr* 0,₂₂ Sm i Retningen 160°. Yderenderne af Hindringerne vil blive afmærket med Lanterner.
 - a. En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, er udlagt 0,₆₅ Sm 290½° fra *Oxcars Fyr*.
 - b. En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6^s, er udlagt 0,₅₄ Sm 272½° fra *Oxcars Fyr*.
- Ovennævnte to Lystønder vil blive flyttet, eftersom Udlægningen af Undervandshindringerne skrider frem.
Al Sejlads ind eller ud af *Firth of Forth* skal foregaa mellem de to ovennævnte Lystønder.
Det tilraades at udvise Forsigtighed under Passage gennem Omraadet og det anbefales indtrængende at tage Lods. Iøvrigt skal Opmærksomheden være henvendt paa Signaler vist fra Fartøjer i Nærheden.
Oxcars Fyr: c. 56° 01' N. 3° 17' W.

1803. (T). Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.

(N. t. M. Nr. 1132. London 1938.)

Fra den 21. Juni d. A. og indtil videre er det forbudt at ankre eller fiske indenfor følgende Omraade:

E. - G r æ n s e : Fra *Craig Demoss* Baake (a) til *Oxcars* Fyr (b) og derfra i Retningen 179° til S.-Kysten (c).W. - G r æ n s e : Fra *John Dea's Craig* (d), c. $0,65$ Sm 232° fra *Craig Demoss* Baake, $1,5$ Sm i Retningen 199° til (e), derfra $1,12$ Sm i Retningen 119° til (f) og derfra i Retningen 180° til Kysten (g).

N. - o g S. - G r æ n s e r n e : Kysten.

Punkterne (a), (c), (d) og (g) afmærkes med røde Pælebaaker og Punkterne (e) og (f) med grøn- og hvidmalede Tønder.

Craig Demoss Baake: c. $56^{\circ} 02' N.$ $3^{\circ} 18' W.$

(Se Tillæg.)

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

1804. (T). England SW.-Kyst. Scilly Isles. Round Island. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(N. t. M. Nr. 1169. London 1938.)

Round Island Radiofyr paa c. $49^{\circ} 59' N.$ $6^{\circ} 19' W.$ er midlertidig ude af Virksomhed for et Tidsrum af c. 6 Uger.

(E. f. S. Nr. 21/1619 1938.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1805. Island W.-Kyst. Breidifjördur. Veidileysur. Oplysning om Grund.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvesen.)

Grunden *Veidileysur* paa c. $65^{\circ} 20',0 N.$ $22^{\circ} 29',0 W.$, c. $1,8$ Sm S. for *Hóley*, er tør ved Lavvande, og Dybden er ikke, som angivet i Kortene $1,5$ m.

(Kort Nr. 275, 266 og 261.)

1806. (T). Portugal. San Martinho. Fyr midlertidig slukket.

(N. t. M. Nr. 1141. London 1938.)

San Martinho hvide Fyr med Gruppe-Formærkelser paa c. $39^{\circ} 30\frac{1}{2}' N.$ $9^{\circ} 08\frac{1}{2}' W.$ er midlertidig slukket.

1807. Nova Scotia. Gut of Canso. Eddy Point. Fyr atter tændt.

(N. t. M. Nr. 1116. London 1938.)

Eddy Point Fyr og Taagesignalstation paa c. $45^{\circ} 31',5 N.$ $61^{\circ} 15',2 W.$ er atter i Virksomhed. Fyrbygningen er nu et hvidmalet, firkantet Trætaarn.

(E. f. S. Nr. 38/3003 1937.)

1808. Nova Scotia S.-Kyst. Halifax Harbour. Mars Rock. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 21/57. Ottawa 1938.)

Stump-tønden med Stage paa $44^{\circ} 34' 32'' N.$ $63^{\circ} 32' 19'' W.$, ud for SE.-Siden af *Mars Rock* ved W.-Siden af Indløbet til Havnen, er ombyttet med en sort Lys- og Fløjte-tønde, der viser hvidt Et-Blink.

1809. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bugt. Grindel Point Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 22/1463. Washington 1938.)

Grindel Point Fyr paa c. $44^{\circ} 17' N.$ $68^{\circ} 57' W.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4^s , Blink $0,4^s$, Mørke $3,6^s$.

1810. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbour. Grund.
(N. t. M. Nr. 22/1466. Washington 1938.)
En Grund med en mindste Dybde af 6,49 m er fundet paa c. 42° 19' N. 70° 53' W., c. 1090 m 177° fra *Boston Fyr*.

1811. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island. Endeavour Shoals. Block Island Sound. Lys- og Klokketønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1167. London 1938.)
En sort Lys- og Klokketønde „No. 3“, der viser grønt Et-Blink hver 2^s, er udlagt paa c. 41° 06' N. 71° 47' W., 3,8 Sm 60° fra *Montauk Point Fyr*.

1812. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Barnegat Inlet. Lys- og Klokketønde forandret.
(N. t. M. Nr. 1166. London 1938.)
Lys- og Klokketønden paa c. 39° 45' N. 74° 05' W. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink.

1813. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Little Egg Inlet. Lys- og Klokketønde forandret.
(N. t. M. Nr. 1166. London 1938.)
Lys- og Klokketønden paa c. 39° 27' N. 74° 16' W. er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt Gruppe-Blink.

1814. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Atlantic City. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 22/1473. Washington 1938.)
Paa c. 39° 22' N. 74° 25' W., 365 m 121½° fra *Atlantic City Taarn*, er tændt et Fyr, der viser afvekslende rødt og grønt Et-Blink hver 30^s, rødt Blink 0,5^s, Mørke 14,5^s, grønt Blink 0,5^s, Mørke 14,5^s. Flammens Højde: 21 m. Hvidt Tremmeværkstaarn.

1815. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Great Egg Inlet. Lys- og Klokketønde forandret.
(N. t. M. Nr. 1166. London 1938.)
Lys- og Klokketønden paa c. 39° 17' N. 74° 31' W. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink.

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

1816. Honduras. Castilla. Radiofyr oprettet.
(N. t. M. Nr. 1027. London 1933.)
Paa c. 16° 00' N. 86° 00' W., 3,0 Sm 110° fra *Cape Honduras*, er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 305 kc/s (984 m). Rækkevidde: c. 100 Sm.

Signalet er:

1. Bogstav A	10 ^m .
2. Pause	50 ^m .
Periode	1 ^t .

Udsendelsestider:
Signalet udsendes 1 Gang hver Time i Tiden fra Kl. 0148 til Kl. 1258, begyndende ved det 48^m efter fuldt Klokkeslæt, samt efter Anmodning til *Chief Operator, Castilla Radiobeacon*.

1817. Costa Rica. Limon. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 1027. London 1938.)

Paa c. 10° 00' N. 83° 03' W., 0,013 Sm 244° fra det E.-lige Radiotaarn *Quarry Point*, er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 290 kc/s (1034 m). Rækkevidde: c. 100 Sm.

Signalet er:

1. Bogstav M	10 ^m .
2. Pause	50 ^m .
Periode	1 ^t .

Udsendelsestider:

Signalet udsendes 1 Gang hver Time i Tiden fra Kl. 0618 til Kl. 1328 k u n p a a L ø r d a g e, begyndende ved det 18^m efter fuldt Klokkeslæt, samt efter Anmodning til *Chief Operator, Limon Radiobeacon*.

1818. (T). Colombia N.-Kyst. Cape Tiburon—Point San Bernardo. Opmaalingsmærker midlertidig udlagt.

(N. t. M. Nr. 21/1406. Washington 1938.)

Til Brug ved en Opmaaling af Farvandet ud for Kysten af *Colombia* mellem *Point San Bernardo* og *Cape Tiburon* er midlertidig udlagt Opmaalingsmærker paa 9° 34' N. 75° 44' W. og 9° 36' N. 75° 43' W. Opmaalingsmærkerne flyttes fra Tid til anden eller inddrages uden nærmere Meddelelse efter endt Brug.

Cape Tiburon: c. 8° 40' N. 77° 22' W.

(E. f. S. Nr. 21/1628 1938.)

1819. Colombia N.-Kyst. Santa Marta. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 1127. London 1938.)

Ved Radiostationen paa c. 11° 15' N. 74° 14' W., 1,28 Sm 131° fra *Morro Grande Fyr*, er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 300 kc/s (1000 m). Rækkevidde: c. 100 Sm.

Signalet er:

1. Bogstav W	10 ^m .
2. Pause	50 ^m .
Periode	1 ^t .

Udsendelsestider:

Signalet udsendes 1 Gang hver Time i Tiden fra Kl. 0635 til Kl. 1345, begyndende ved det 35^m efter fuldt Klokkeslæt, samt efter Anmodning til *Chief Operator, Santa Marta Radiobeacon*.

1820. Cuba S.-Kyst. Cienfuegos. Punta de Pasacaballos. Uddybning.

(N. t. M. Nr. 21/1401. Washington 1938.)

Grunden, der strækker sig ud fra *Punta de Pasacaballos Fyr*, er afgravet til 12 m, hvilket frembyder en stor Lettelse for at vende med et langt Skib ved denne Pynt. c. 22° 04' N. 80° 28' W.

1821. Brasilien. Ilhéos Fyr. Oplysning om Synsvidde.

(N. f. S. Nr. 22/2352. Berlin 1938.)

Ilhéos Fyr paa c. 14° 49' S. 39° 01' W. har en Synsvidde paa 18 Sm.**1822. Colombia W.-Kyst. Buenaventura. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 21/1410. Washington 1938.)

En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt c. 800 m S. for Sandbanken paa c. 3° 47' N. 77° 13' W., c. 3100 m 250° fra *Punta Soldado Fyr*.

1823. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt. Yerba Buena Island N. Fyr tændt. Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 21/1413. Washington 1938.)

Et Fyr, der viser rødt Hurtigblink, c. 75 Blink pr. Min., er tændt paa E.-Enden af *Treasure Island East Ferry Slip*, c. 2000 m 2° fra Masten paa *Yerba Buena Island*. Flammens Højde: 6 m. Graat Tremmeværkstaarn.

Ved Fyret er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 30^s, Stød 2^s, Pause 28^s.

Fyret er ubevogtet.

c. 37° 50' N. 122° 22' W.

(E. f. S. Nr. 13/978 1938.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1824. (P). Frankrig. Marseille Anduvning. Fyrbelysning forandres.

(A. a. N. Nr. 22/1453. Paris 1938.)

I Løbet af den nærmeste Tid sker følgende Forandringer i Fyrbelysningen ved Anduvningen af *Marseille*:

1. *Sausset* Fyr paa c. 43° 19',₈ N. 5° 06',₀ E. forandres til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 1^s, Lys 1^s, Mørke 1^s.

2. *Marseille—Digue du Fort Saint-Jean* Fyr paa c. 43° 17',₈ N. 5° 21',₅ E. forandres til at vise grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12^s, Lys 4,₅^s, Mørke 1,₅^s, Lys 1,₅^s, Mørke 1,₅^s, Lys 1,₅^s, Mørke 1,₅^s.

3. *Cassis* (Yderenden af Molen) Fyr paa c. 43° 12',₈ N. 5° 32',₀ E. forandres til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 1^s, Lys 1^s, Mørke 1^s.

1825. (T). Sardinien. Tyrenske Hav. Capo Ferro. Fyr midlertidig forandret.

(A. a. N. Nr. 22/6. Genua 1938.)

Capo Ferro Fyr paa c. 41° 09' N. 9° 32' E. viser indtil videre hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,₅^s, Mørke 2^s, Blink 0,₅^s, Mørke 2^s, Blink 0,₅^s, Mørke 9,₅^s. Synsvidde: 14 Sm.

1826. Italien W.-Kyst. Africa Rock. Yderligere Oplysning om rapporteret Banke.

(N. t. M. Nr. 1118. London 1938.)

1. 201 m, 8,₂ Sm 177° fra *Africa Rock* Fyr, der er beliggende paa c. 42° 21' N. 10° 04' E.

Nedennævnte Dybder er fundet paa de vedføjede Pladser i Forhold til (1).

2. 157 m, 0,₉ Sm 135° fra (1).

3. 115 m, 1,₇ Sm 135° - -

4. 104 m, 2,₀ Sm 135° - -

5. 91 m, 3,₀ Sm 135° - -

6. 155 m, 3,₉ Sm 135° - -

7. 236 m, 5,₂ Sm 135° - -

(E. f. S. Nr. 13/979 1938.)

1827. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Neapel. Lodstvang ophævet.

(A. a. N. Nr. 22/4. Genua 1938.)

E. f. S. Nr. 18/1375 1938 annulleres, idet den deri omtalte Lodstvang er ophævet. c. 40° 50' N. 14° 16' E.

1828. Sicilien. Catania Anduvning. Sciara Biscari Fyr lyser atter normalt.

(A. a. N. Nr. 22/7. Genua 1938.)

Sciara Biscari Fyr paa c. 37° 30' N. 15° 06' E. viser atter normal Fyrkarakter med normal Lysevne.

(E. f. S. Nr. 16/1232 1938.)

1829. (T). Italien E.-Kyst. Venedig Bugt. Chioggia Anduvning. Undervandshindringer.

(A. a. N. Nr. 22/2. Genua 1938.)

Undervandshindringer, der er farlige for Sejladsen, er indtil videre udlagt indenfor et Omraade ud for *Pellestrina*. Omraadet begrænses af Breddeparallellerne 45° 16' N. og 45° 18' N. samt Meridianerne 12° 24' E. og 12° 26' E. Omraadets Yderender er afmærket med en Tønde med Flag og N.-Grænsen tillige med en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys.

1830. Tyrkiet. Lilleasien W.-Kyst. Tenodos. Ponente Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 71. Istanbul 1938.)
I Løbet af Juni d. A. forandres *Ponente* Fyr paa c. 39° 50' N. 25° 58' E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s. — Iøvrigt uforandret.
1831. Tyrkiet. Marmarahavet. Kaya (Hereke-Tach). Fyr tændes.
(A. a. N. Nr. 71. Istanbul 1938.)
I Løbet af Juni d. A. tændes paa Skæret *Hereke-Tach* paa 40° 57' 32" N. 29° 01' 54" E., ud for *Féner-Bahtché*, et Fyr, *Kaya* Fyr, der viser rødt Hurtigblink, 100 Blink pr. Min. Synsvidde: 3 Sm.
1832. Sorte Hav. Rumænien. Constantza. Redningsstation oprettet.
(Meddelelse fra Udenrigsministeriet.)
Ved *Constantza* er oprettet en Redningsstation, der er i Besiddelse af to kraftige Motorredningsbaade. I Tilfælde af Skibbrud kan Redningsstationen pr. Radio kaldes op gennem Stationen *Radio-Cote Constantza*, Kaldesignal: YQI.
c. 44° 09' N. 28° 40' E.
1833. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Dolgaya Spit. Oplysning om Fyrs Plads.
(N. t. M. Nr. 1110. London 1938.)
Dolgaya Spit Fyr er beliggende c. 1,6 Sm 122° fra den i Kortet angivne Plads paa c. 46° 42' N. 37° 43' E., 19,2 Sm 125½° fra *Belosarai Spit* Fyr.
1834. Lilleasien S.-Kyst. Caramanien. Chelendereh. Fyr tændes.
(A. a. N. Nr. 71. Istanbul 1938.)
I Løbet af Juni d. A. tændes paa Taarnpynten paa 36° 08' 45" N. 33° 21' 45" E. et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Synsvidde: 3 Sm.
1835. Libyen. Burat el Sun. Grund.
(N. t. M. Nr. 1109. London 1938.)
En Grund med 4,6 m Vand ligger paa c. 31° 25' N. 15° 44' E., 1,24 Sm 31° fra *Burat el Sun* Fyr.
A n m. Ankeret, der i Kortet er angivet c. 0,1 Sm SE. for ovennævnte Plads, skal udtages af Kortet.

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

1836. Bugten ved Aden. Jibuti Bugt. Vragtønder udlagt.
(N. t. M. Nr. 1111. London 1938.)
1. En almindelig Tønde er udlagt 0,25 Sm 337° fra de to røde, faste Fyr paa *Mara-bout Jetty*.
2. En almindelig Tønde er udlagt 0,24 Sm 357° fra de i (1) nævnte Fyr.
c. 11° 36' N. 43° 08' E.
(E. f. S. Nr. 14/1068 1938.)
1837. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab Anduvning. Fyrskib genudlagt.
(N. t. M. Nr. 1125. London 1938.)
Shatt-al-Arab Fyrskib paa c. 29° 36' N. 48° 50' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 18/1379 1938.)
1838. (T). Afrika E.-Kyst. Britisk E.-Afrika. Kilifi Flodens Indløb. Fyr midlertidig forandret.
(N. f. S. Nr. 22/2394. Berlin 1938.)
Det hvide Gruppe-Blinkfyr, To-Blink, paa c. 3° 38' S. 39° 52' E. viser for Tiden forsøgsvis hvidt Et-Blink hver 30^s.

1839. Madagascar NW.-Kyst. Nosi Fanihi N. Grund.

(N. t. M. Nr. 1137. London 1938.)

En Grund med 14,9 m Vand er fundet paa c. 12° 59½' N. 48° 14' E., 11,34 Sm 358° fra N.-Pynten af *Nosi Fanihi*.**1840. Réunion. Pointe de Bel Air. Fyr forandret.**

(N. f. S. Nr. 22/2353. Berlin 1938.)

Pointe de Bel Air hvide, faste Fyr paa c. 20° 53' S. 55° 37' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s. Synsvidde: 19 Sm.**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.****1841. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Og. Pangka N. Oplysning om Lystønder.**

(B. a. Z. Nr. 125/1502. 's-Gravenhage 1938.)

1. Den grønne Vraglystønde paa 6° 42' (35") N. 112° 25' (15") E. er permanent inddraget.

2. Den hvide Lystønde, der viste rødt Et-Blink, er flyttet c. 1 Sm N. efter til c. 6° 48' S. 112° 33½' E. og samtidig forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 12^s, Blink 5^s, Mørke 7^s.

(E. f. S. Nr. 11/796 1938.)

1842. Sunda Øerne. Borneo N.-Kyst. Banguey South Channel. Skær.

(N. t. M. Nr. 1112. London 1938.)

Grundt Vand med en mindste Dybde paa 1,8 m findes paa 7° 02' (40") N. 117° 05' (05") E.

1843. Japan. Honshu S.-Kyst. Yokka ichi Ko. Lystønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 1126. London 1938.)

Yokka ichi Ko Lystønde er flyttet c. 1 Sm i Retningen 251° fra den i Kortet angivne Plads til c. 34° 55' N. 136° 46' E., 5,2 Sm 101° fra det hvide Fyr med En-Formærkelser paa *Yokka ichi* Bølgebryder.**1844. Japan. Naikai. Suo Nada. Ube Ko. Havn aabnet for Skibsfart.**

(N. f. S. Nr. 21/2213. Berlin 1938.)

1. *Ube Ko* Havn paa c. 33° 56' N. 131° 14' E. er erklæret for aaben Havn og frigivet for den almindelige Skibsfart. Den yderste Havnegrænse gaar fra et Punkt ved *Ube Misaki*, 1,8 Sm 110° fra Fyret paa W.-Enden af den S.-lige Bølgebryder, 2,38 Sm i Retningen 260° og derfra i Retningen 290° til et Punkt ved *Motoyama Misaki*, 2,52 Sm 262°₂ fra ovennævnte Fyr.2. Ankringsforbudet i Omraadet W. for den gamle Kulgrube ved *Oki no Yama* paa c. 33° 56',₇ N. 131° 14',₆ E. er ophævet.**1845. Japan. Sikoku S.-Kyst. Koti Ko (Urado Ko). Havn aabnet for Skibsfart.**

(N. f. S. Nr. 21/2216. Berlin 1938.)

Koti Ko Havn er erklæret for aaben Havn og frigivet for den almindelige Skibsfart. Den yderste Havnegrænse gaar fra *Ryuzu Saki* Fyr paa c. 33° 30' N. 133° 34' E., 1 Sm i Retningen 90° og derfra i Retningen 0° til Kysten.Navnet *Urado Ko* skal forandres til *Koti Ko*.**1846. (P). Australien. Victoria. Cape Otway. Radiofyr oprettes.**

(N. t. M. Nr. 1128. London 1938.)

Omkring den 22. Juni d. A. oprettes ved *Cape Otway* Fyr paa c. 38° 52' S. 143° 31' E. et Radiofyr. Bølgelængde: 289 kc/s (1038,1 m). Type: A 2.

Signalet er:

1. Bogstav Q 4 Gange.	10 s.	} 1 m.
2. 3 lange Streger med 0,35 s. Mellemrum	30 s.	
3. Bogstav Q 4 Gange.	10 s.	
4. Pause	10 s.	
Gentagelse af Signalet	1 m.	
Pause	4 m.	
Periode	6 m.	

Udsendelsestider:

Under Taage og i usigtbart Vejr: Hver 6^m, begyndende 2^m efter fuldt Klokkeslæt.

I klart Vejr: Ved det 20^m og 50^m efter fuldt Klokkeslæt.

Normal Rækkevidde: c. 100 Sm.

1847. S.-Australien. Spencer Bugt. Jarrold Point. Tønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 1127. London 1938.)

Den røde Stumptønde paa c. 33° 16' S. 137° 46' E., c. 2,2 Sm 257° fra *Jarrold Point*, er permanent inddraget.

1848. S.-Australien. Spencer Bugt. Tipara Reef. Tønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 1127 London 1938.)

Den røde Spidstønde paa c. 34° 03' S. 137° 22' E., c. 1,5 Sm 301° fra *Tipara Reef* Fyr er permanent inddraget.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

England:

- R 337 Harbours and anchorages in Nova Scotia.
R 397 Plans on north coast of Brazil. Maranhao or Sao Luiz.
Lat. 2° 30' S. 44° 17' W.
R 583 North America. Vancouver Island. — Quatsino to Esperanza.
R 1431 Approaches to Dover strait.
N 1614 East Falkland Islands. — Port William, Stanley harbour and approaches.
Port William anchorage and Stanley harbour.
Limits: — Lat. 51° 37' 20" — 51° 45' 04" S.
Long. 57° 40' 18" — 57° 57' 06" W.
R 1240 South Polar chart.
R 867 Bermuda Islands. — The Narrows to Hamilton.
† 1614 Stanley harbour.
† 1774 Stanley harbour, with Ports William and Harriet.
T Supplement No. 9 to Eastern Archipelago Pilot, Vol. IV.

Tyskland:

- R D. 77 Die Ems vom Duke Gat bis Pogum.

Tillæg.

I. Østersøen.

1849. Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Utgrunden* paa c. $56^{\circ} 21' N.$ $16^{\circ} 15' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 20/1486 1938.)

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

1850. (P). Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Fyrbelysning forandres.

Omkring Slutningen af Juni d. A. sker følgende Forandringer i Fyrbelysningen ved *Helsingør Havn*:

1. Det hvide, faste Fyr paa den SE.-lige Runding af N.-lige Molehoved nedlægges.
2. Paa N.-lige Molehoved tændes paa $56^{\circ} 02' (06'') N.$ $12^{\circ} 37' (18'') E.$ et nyt Vinkelfyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 2^s , Lys 1^s , Mørke 1^s . Flammens Højde: c. $7,9$ m. Synsvide: c. 5 Sm. Et $5,5$ m højt Jernstativ. Fyret skal lyse, som følger:
 - a. Grønt i Pejl. fra c. 277° til c. 257° . c. Rødt i Pejl. fra c. 270° til c. 277° .
 - b. Hvidt i — - c. 257° - c. 270° .
3. Samtidig med at det under (2) nævnte Vinkelfyr tændes, nedlægges de to grønne, faste Ledefyr paa Havnepladsens SW.-lige Del.
(Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods, Side 250. Havnelods Side 87, 88 og 89. Fyr-Fort. Nr. 218 og 219.)

1851. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort S. Undervandshindring forgæves eftersøgt.

Et Skib med et Dybgaaende af 4 m rapporterer den 11. Juni d. A. at have tøret en Undervandshindring paa c. $55^{\circ} 43' N.$ $12^{\circ} 40' E.$, c. 600 m SW. t. S. for *Middelgrunds Fort Fyr*.

Undervandshindringen er forgæves eftersøgt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1852. (T). Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Nekselø S. Stold. Skydeøvelser Advarsel.

Forsøgsskydning med Kanoner afholdes over Søen i Farvandet, der er beliggende mellem *Stold* (c. $55^{\circ} 45',2 N.$ $11^{\circ} 17',5 E.$). *Nekselø-Rosnæs* indtil c. $12,1$ Sm W. for *Nekselø*, i c. 5 Dage fra den 22. Juni d. A. at regne (den 22. Juni fra Kl. 0900 til c. Kl. 1700, de øvrige Dage fra Kl. 0700 til c. Kl. 1900). Saalænge Skydning finder Sted er der paa Flagstangen ved *Stold* hejst 2 røde Flag med hvid Spuns.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1853. (T). Danmark. Kore Sand og Skallingen. Skydeøvelser og Bombekastning Advarsel.

I Perioden fra 3. til 16. Juli og 17. Juli til 5. August d. A. afholdes Skydning fra Flyvemaskine mod *Kore Sand* (c. $55^{\circ} 14',5 N.$ $8^{\circ} 29',2 E.$) og i samme Perioder Skydning fra Flyvemaskine og Bombekast ved og paa den S.-lige Del af *Skallingen* (c. $55^{\circ} 28' N.$ $8^{\circ} 19' E.$).

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

**FUEL & DIESEL
OIL**
BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN
Kapaditet: 450 Tons pr. Time

St. Annæ Plads 5. København K
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.
SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9
STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER

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

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

TELEFON
NO. 4. 601.

Lloyds Agent

TLØR. ADR.
SCHULTZ

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

MARIAGER

ASSENS

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

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

Casper Andréa's Eftflg.

ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

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

NAKSKOV

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

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.

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzen«

Telefon: 3
» 822

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

VEJLE

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 25

TORS DAG 23. JUNI 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

OPLÆGNINGERNE

Det sidste Tal for danske oplagte Skibe var 28 paa ialt 38,679 Bruttotons og 59,661 Tons d.w. Sidsten Tirsdag var Tallene 31 Skibe, 43,867 Bruttotons og 62,139 Tons d.w. Det vil sige en lille Nedgang, men selve Tallet er beklageligt nok.

Ved Juni Maanedes Begyndelsen var der i norske Havne oplagt 94 norske Skibe paa tilsammen 232.682 Tons Dødvægt, indbefattet 7 Tankskibe. Desuden er 13 Tankskibe oplagt i Udlandet. Tilsammen naar Oplægningen op i ca. 400.000 Tons Dødvægt. Da der sikkert ogsaa er norske Trampsikbe oplagt i Udlandet, maa man nok regne med, at den effektive Oplægning overskrider 400.000 Tons, men med Sammenligning med den danske Oplægning maa selvfølgelig tages i Betragtning, at den norske Handelsflaade er 4 Gange saa stor som den danske tonnagemæssigt set, men grelt og alvorligt er det her som der.

I Sverige er det ikke bedre, selvom der er konstateret en betydelig Nedgang fra 1. Maj til 1. Juni.

Ser man paa de enkelte Grupper faar man følgende Tal, selvfølgelig størst i Gruppen 1000—2000 Ton.

Gruppe Bruttotons	Antal Skibe	Tilsammen Bruttotons	Tilsammen d. w.—tons
100— 999	8	5.666	7.737
1000—1999	60	84.899	127.202
2000—2999	6	14.882	23.800
3000—3999	2	7.566	13.100
4000—4999	1	4.315	7.790
5000—	2	12.484	19.210
Ialt ...	79	129.812	198.839

SKIBSFARTEN OG SPANIEN

Over 50 Gange har Franco nu bombarderet engelske Handelsskibe. Et af de sidste var den 7.400 Tons store Damper »Marconi«, der laa i Valencias Havn med en Ladning Fødemidler. Hele Besætningen paa 67 Mand var heldigvis i Land. Kun Kaptajnen var forblevet om Bord. En Bombe sendte store Sprængstykker gennem Skibets tre Dæk.

Lloyds Assurandører har sendt en Regning til Franco paa en kvart Mill. Pd. Strl. for Skade, som Franco-Flyverne har forvoldt mod engelske Skibe under Luftangreb i spanske Regeringshavne. Man forbereder en nærmere specificeret Nota for dette Krav, og en tidligere U-Baads-Officer og en Officer fra Handelsmarinen er med en engelsk Destroyer afrejst fra Marseilles til Alicante. De faar fuld Støtte til deres Undersøgelser fra de engelske Flaadestyrker.

Lloyds udtaler, at man har set sig nødsaget til at tage dette Skridt, fordi det nu er øjensynligt, at Bombardementerne var forvoldt med fuldt Overlæg. Lloyds har allerede maattet udbetale store Summer i Erstatninger til Ejere af Skibe, der er blevet sænket eller beskadiget i de spanske Farvande.

Det er dog vistnok et Spørgsmaal, om Franco gaar ind herpaa. Der er jo ikke i Øjeblikket synderlig Tilbøjelighed i nogen af de totalitære Stater til at anerkende ubehagelige økonomiske Forpligtelser, og det samme vil formodentlig gøre sig gældende i Spanien. Men i saa Fald vil det blive nye og sværere Kontrakter med Lloyds, Skibsfarten i Fremtiden kommer til at staa overfor, nye Udgifter, nye Byrder.

DANMARKS MIDTPUNKT I DENNE UGE

Danmarks Midtpunkt i denne Uge er uimodsagt Bellahøj, hvor det danske Landbrug paa festlig Maade mindes 150 Aars Dagen for Stavnsbaandets Løsning. Dansk Landbrug viser paa Udstillingen, der er virkelig imponerende, at det ikke er Talemaader, naar dansk Landbrug saa ofte berømmes saa højt. I en for Erhvervet vanskelig Tid er den Kraftanstrengelse, der demonstrerer sig paa Bellahøj, dobbelt Anerkendelse værd. Fra Skibsfartens Side skal der ogsaa i Dagens Anledning lyde en Lykønskning, — de to Erhverv har i Aarene, der er gaaet, arbejdet trofast og solidt Side om Side, suppleret og hjulpet hinanden paa mange Maader. Ogsaa i Fremtiden vil dette Samarbejde forhaabentlig fortsættes, og er end Landbruget Danmarks Hovederhverv, kan Skibsfarten ogsaa nok være sin Rolle bekendt og her ikke mindst sit Arbejde i Forbindelse med Danmarks Landbrugseksport.

SAMARBEJDET INDENFOR SKIBSFARTEN

Skibsreder Gunnar Carlsson, den svenske Rederiforenings Formand, holdt fornylig en Tale ved Assuranceforeningens Aarsbanket om Samarbejdet indenfor Skibsfarten og kom her ind paa adskillige Problemer, som det kan have sin Interesse at omtale nærmere.

»Det svenske Rederierhverv befinder sig paany,« sagde Skibsreder Carlsson blandt andet, »efter en forholdsvist højkonjunkturbetonet Periode i den Situation, at det ikke har Raad til at forsømme noget, som kan bidrage til at forbedre den økonomiske Drift af Skibene. Den Ængstelse, som Erhvervets Mænd har næret for nye Byrder, er blevet til Virkelighed, og Resultaterne heraf vil næppe lade vente ret længe paa sig. Indenfor det Kalenderaar, vi nu befinder os i, vil vi sikkert kunne konstatere, i hvilken Retning Udviklingen gaar. Allerede nu ligger 200.000 Tons svensk Tonnage oplagt i vore Havne. Det er betegnende for Tidsaanden og for vore Magthaveres Indstilling til økonomiske Problemer, at vor svenske Regering trods sin ved flere Lejligheder demonstrerede Ligegyldighed for Skibsfartserhvervet som saadan, Gang paa Gang stiller Understøttelser og Subventioner i Udsigt for det Tilfælde, at de skulde tiltrænges. I samme Retning er Udviklingen allerede gaaet i mange andre Lande. Det frie Skibsfartserhverv har efterhaanden forvandlet sig til et paa statslig Støtte hvilende Erhverv, og med den statslige Støtte er ogsaa fulgt den statslige Kontrols tunge Haand. Det er paa den Maade, det private Initiativ og den private Kapital drives fra Erhvervet, og med den private Kapitals Forsvinden forsvandt i Reglen ogsaa Initiativet og den individuelle Foretagsomhed. Der kan derfor ikke tilstrækkelig og tilstrækkelig stærkt advares mod de Lokketoner, som ligger i de fagre Talemaader om Understøttelse, for Understøttelsen kommer først i det Øjeblik, at de økonomiske Muligheder for Erhvervets selvstændige Virksomhed er bortelimineret. Det er derfor ikke til Understøttelser og Subventioner, Rederierhvervet bør sætte sine Forhaabninger i Fremtiden, men langt mere til Bestræbelserne for gennem Enighed og Samarbejde indadtil og udadtil at bevare Skibsfartserhvervet som en Beskæftigelse, hvor det private Initiativ og den private Kapital skal have før-

ste Plads for sin Virksomhed. Heldigvis savnes der ikke Tegn paa, at den Opfattelse ogsaa mere og mere har begyndt at gøre sig gældende paa andre Maader og ikke mindst der, hvor det statslige Rederierhverv allerede har naaet at vise sig at være et altfor kostbart Eksperiment for Landets Skatteborgere.

Den Tendens til internationalt Samarbejde indenfor Skibsfarten, som først fandt Udtryk i de store Liner-konferencer og siden fortsattes indenfor Tankskibs-virksomheden, har i de senere Aar endogsaa i forøget Udstrækning begyndt at sprede sig til den almindelige Trampvirksomhed. Begyndelsen er allerede tidligere gjort gennem det for de store Kornmarkeder gældende Minimumsfragsystem, ligesom der for Østersøens og Hvidehavets Trælastfart gjaldt en lignende Plan, men da disse Systemers oprindelige Indførelse praktisk talt faldt sammen med Begyndelsen til en opad-gaaende Konjunktur, er det svært at bedømme, i hvilken Udstrækning disse Minimumsfragter virkelig bidrog til Fragtfaldets Ophævelse.

Af Skibsreder Carlssons Udtalelser ved denne Lejlighed synes vi, at der er særlig Grund til at hefte sig ved hans Bemærkninger om Magthavernes Indstilling til de økonomiske Problemer, og om at Regeringen ved flere Lejligheder havde demonstreret Ligegyldighed for Skibsfartserhvervet, men nu stillede Understøttelse og Subventioner i Udsigt, hvis det skulde tiltrænges.

Der er ikke Tvivl om, at man overalt indenfor de skandinaviske Landes Skibsfart vil være paa Vagt overfor disse Forhold. Skibsfarten har ikke søgt om Støtte, ønsker det ikke, vil blot have Lov at drive sit Erhverv i Fred og uden at det paalægges saadanne Byrder, at det bliver urentabelt.

Faar Skibsfarten kun Lov til paa denne Maade at arbejde i Ro, skal der ikke fra dens Side blive Tale om at bebyrde Staten med nogen Art af Ønsker om Støtte. At det ogsaa vil være den sundeste Politik for alle Parter, skulde synes selvindlysende. Staten som den store Hjælper og Barnepige er for de nordiske Landes Skibsfart — som vel iøvrigt for en Række Erhverv — absolut af det onde, det er en Udvikling, man absolut maa og vil tage Afstand fra, fordi man godt ved, at den beskyttende Haand vil komme til at hvile saa tungt, at den truer med at kvæle Initiativet og dermed Erhvervets Indtjenings-evne. Og det skulde jo ikke være Meningen.

ARBEJDSTIDEN TIL SØS I NORGE

Det norske Stortings udvidede Specialkomité har afgivet Indstilling om, at Forslaget angaaende Arbejdstiden til Søs ikke tages under Behandling i Aar. Det er dog Forudsætningen, at Forslaget behandles i Komitéen mellem Sessionerne, saa Indstillingen kan foreligge før Aarets Udgang, saaledes at Sagen kan behandles i Stortinget før Udgangen af Januar Maaned af Hensyn til Lønforhandlingerne.

Idet vi henviser til vor Omtale af dette Spørgsmaal i sidste Nummer skal vi blot tilføje, at det nu altsaa synes, som om man indenfor den norske Regering har forstaaet, at der er saa store Ulemper forbundet med Sagens Gennemførelse, at man foreløbig stiller den i Bero. Det vilde ikke være at beklage, om man andet Steds tog et lignende Standpunkt.

STATSSTØTTEN TIL U. S. A.S SKIBSFART

Det amerikanske Senat har vedtaget Forslaget, der gaar ud paa at udjævne — ved Tilskud fra Staten — Forskellen mellem, hvad det koster at bygge Skibe og holde dem i Drift i Staterne og i Udlandet. Der regnes med, at Forskellen i Byggeomkostninger vil variere mellem 33 og 50 pCt., og Tilskudet fra Staten skal altsaa dække denne Difference.

Med Hensyn til Driften og Lønningerne ombord skal Tilskudet være stort nok til at opveje Forskellen mellem, hvad det samme Arbejde koster i Staterne og i Udlandet. Det nævnes, at det er Meningen at bygge fem Hundrede Handelsskibe, og til de nødvendige Subsidier skal der ifølge Forslaget bevilges en og en kvart Milliard Dollars.

Fra Washington meddeles endvidere, at *Dollar Steamship Lines* har faaet en 5-Aars Kontrakt med Staten, hvorefter Selskabet vil faa en aarlig Statsstøtte paa 3 Millioner Dollars, altsaa over 60 Millioner Kroner i Løbet af den femaarige Periode. Hertil kommer et Laan af Staten paa 1,5 Million Dollars til Modernisering af Selskabets Skibe og et Laan paa 2 Millioner Dollars til Driftskapital.

SKIBSFARTEN OG FRAGTMARKEDET PAA PACIFICKYSTEN 1937

Paa alle de fra Pacifickysten udgaaende Ruter var Fragtmarkedet fast og stigende fra Begyndelsen af Aaret til først i Oktober, hvorefter en betydelig Nedgang indtraadte, der havde sin Aarsag i Verdensfragtmarkedets almindelige Svaghed ved Siden af særlige Forhold, saasom den japansk-kinesiske Konflikt og den usædvanlig lille Hvedehøst i Canada. Som Følge af en unormal Kulde i Californien tidligt paa Aaret led Citrusfrugten en ikke ringe Skade, som influerede paa Skibsfarten paa Europa saaledes, at navnlig Fragten af Appelsiner gik stærkt ned. Alt i alt havde Skibsfarten dog sit bedste Aar siden Før-Depressionsaaret 1928, og det kan sikkert antages, at enhver fremsynet Reder fremdeles vil have et vaagent Øje med Pacifickysten. Efter at den store Navnestrejke, der paabegyndtes sidst i Oktober 1936, var ophørt den 5. Februar 1937, var Arbejdsforholdene i det store og hele rolige. Der forefaldt saaledes ingen egentlige Strejker og de tidligere saa hyppige mindre Arbejdsstandsninger var kun faa. Den skandinaviske Sømandsklub foraarsagede dog (fortrinsvis) den norske Skibsfart ikke ringe Vanskeligheder og betydelige Udgifter, men Betydningen af denne Sammenslutning synes paa nuværende Tidspunkt i Afgangen efter en fast Optræden af saavel Redernes som Sømændenes Organisationer i Hjemlandet.

FREMMEDE SKIBE OG DET ÆNGELSKES FLAG

Den engelske Regerings Svar paa Spørgsmaalet om Bombardementerne af britiske Skibe i spanske Havne er ikke til at misforstaa. Regeringen vil ikke gribe til Repræsalier. I den forudgaaende Diskussion i den engelske Presse har man set Udtrykket saakaldte britiske Skibe, og det hævdes, at den engelske Regering ved en Konference foran sig havde liggende Beviser paa, at en Del af disse bombarderede britiske Skibe egentlig er udenlandske. Man nævner saaledes »English Tanker« og Damperen »Mariad«, der blev sat i Brand i Alicante for en halv Snes Dage siden.

Spørgsmaalet om Skibene med fuld Ret fører engelsk Flag kan dog næppe debatteres. Og at det er en Forhaanelse mod det engelske Flag med disse idelige Bombeattentater ligger dog vel ogsaa udenfor al Tvivl. Endelig kan Bombemaskinerne vel næppe heller se paa Skibe, med hvor stor Ret de fører engelsk Flag.

IS- OG BESEJLINGSFORHOLDENE I DE DANSKE FARVANDE I VINTEREN 1937-38

Statens Isbrydnings- og Ismeldetjeneste har ud-sent den aarligt tilbagevendende Rapport over Is- og Besejlingsforholdene i de danske Farvande i den forløbne Vinter.

Det hedder deri bl. a.:

Ifølge Oplysninger fra Det Danske Meteorologiske Institut vedrørende Middeltemperaturen for Landet som Helhed stillede Forholdene sig saaledes i Vinteren 1937—38:

December	0.2°	mod normalt	1.6°
Januar	2.1°	, ,	+0.1°
Februar	1.9°	, ,	0.1°
Marts	6.0°	, ,	1.6°

December havde altsaa noget under den normale Temperatur, medens Vinteren iøvrigt var meget mild, dog saaledes at forstaa, at flere Kuldeperioder indtraf og medførte nogen Isdannelse. Foruden Nattefrost var der i December paa adskillige Steder Døgnfrost d. 4, 8.—10. og 20.—21.; de laveste Temperaturer var i det indre af Jylland $\div 9^{\circ}$ — $\div 15^{\circ}$ og paa de større Øer $\div 7^{\circ}$ — $\div 11^{\circ}$. Vinden var i Maanedens første to Tidøgn hyppigst omkring Øst og Nordøst. I Slutningen af Maaneden var Vejret forholdsvis mildt. I Begyndelsen af Januar indtraf en ny Afkøling; de laveste Temperaturer aflæstes i Dagene d. 2.—5. og d. 7. og laa mellem c. $\div 5$ og $\div 9^{\circ}$. Vinden kom i denne Periode hovedsagelig fra østlig Retning. Fra d. 8. og Maaneden ud var Vejret mildt, og dette Forhold vedblev til henimod Midten af Februar, der kun i Dagene d. 13.—17. havde Temperaturer under Normalen. De laveste Temperaturer indtraf i Dagene d. 13.—18., de blev i det indre Jylland c. $\div 6^{\circ}$ — $\div 10^{\circ}$, paa Fyn og Sjælland c. $\div 5^{\circ}$ — $\div 7\frac{1}{2}^{\circ}$ og paa Lolland-Falster c. $\div 3^{\circ}$ — $\div 4\frac{1}{2}^{\circ}$; i denne Periode var østlige og nordøstlige Vinde de overvejende. Selv om Kuldegrader noteredes nogle Dage i Marts, blev denne Maaned gennemgaaende ualmindelig mild; dens Middeltemperatur, 6° , overgaar nemlig den hidtil noterede højeste Middeltemperatur, 5.1° (1921).

Vinterens Frostdage har samlet sig i 4 ret skarpt afgrænsede Perioder, nemlig c. $\frac{4}{12}$ — $\frac{11}{12}$, $\frac{19}{12}$ — $\frac{22}{12}$, $\frac{30}{12}$ — $\frac{7}{1}$ og $\frac{19}{2}$ — $\frac{19}{2}$, og den deraf følgende Isdannelse indtraf tidligst i en Række Limfjordshavne og ved et Par østjydske Stationer, d.v.s. før Midten af December. De sydligere Steder i Landet, som har haft Is, noterede hovedsagelig dennes begyndende Dannelse nogle Dage ind i Januar. Men alt i alt blev Vinteren 1937—38 en af de meget isfættige.

Den tidligste Isdannelse er noteret i Skive Havn og i Ringkøbing Fjords sydligste Del d. 5. Dec. Senest laa der Is ved Skive, i Fæggesund og i Graasten Havn d. 23. Febr. Skive Havn opviser det største Antal Dage med Is, medens Fjorden nærmest ved Skive har det største Antal Dage med Hindringer for Dampskibsfarten, nemlig 30 Dage. (i denne Forbindelse er Ringkøbing Fjords sydlige Del ladet ude af Betragtning; her var der 49 Dage med Is og hele Tiden lukket for Skibsfart).

Ifølge Forholdenes Natur har der ingen Anledning været til at inddrage Fyrskibe i 1937—38, derimod har Isbryderhjælp været ydet paa Limfjorden, hovedsagelig ved Skive, af Isbryderfærgen »Valdemar«, som var lejet af De danske Statsbaner.

Af Hensyn til Mulighederne for Isdannelse i Smaafarvandede blev Isbryderne »Thor« og »Tyr« gjort klar fra 3. Jan., men de kom ikke til Anvendelse.

I denne Forbindelse kan oplyses, at Stats-Isbryderen

»Stærkodder« er blevet udrangeret og de danske Statsbaners Isbrydere »Thor« og »Tyr« overtaget af Isbrydningstjenesten i Efteraaret 1937. Ligeledes er Isbryderfærgen »Valdemar« overtaget i Foraaret 1938.

SOVJETUNIONENS SKIBSFART

I Forbindelse med den stadige Forøgelse af Sovjetunionens Handelsflaade er den udenlandske Tonnages Andel i Transporten af sovjetrussiske Import- og Eksportvarer i Løbet af de senere Aar gaaet stærkt tilbage.

Sætter man saaledes Omfanget af Befragtingen af udenlandsk Tonnage til 100 i Aaret 1931 — som forøvrigt var et Rekordaar i denne Forbindelse — faar man for de efterfølgende Aar følgende Resultat:

	i tons	i %
1932	12.089.800	75,4
1933	11.010.000	68,7
1934	9.253.000	57,7
1935	8.456.000	52,7
1936	5.572.000	34,7

I Aaret 1937 faldt den udenlandske Tonnages Andel i Transporten af sovjetrussiske Import- og Eksportvarer til ca. 30 pCt. af Andelen i 1931.

Det samlede Omfang af Befragtingen af udenlandsk Tonnage i den anden 5-Aars Periode var ca. 20 pCt. lavere end i Aarene 1929—1932. I Modsætning hertil transporterede den sovjetrussiske Handelsflaade i de fire Aar af den første Femaarsperiode ialt 6,5 Mill. tons og i de første 4 Aar af den anden Femaarsperiode 17,1 Mill. tons.

Den sovjetrussiske Handelsflaades Andel i Transporten af Eksport- og Importvarer fremgaar af følgende Tabel (i pCt. af Transportens Totalomfang):

	Eksport	Import	Ialt
1913	7,7	15,9	9,8
1931	4,2	35,2	7,2
1932	5,1	41,6	8,8
1933	10,4	68,6	14,1
1934	16,6	82,9	19,8
1935	24,2	67,4	26,9
1936	33,1	73,0	36,1
1937	30,2	82,1	36,8

Som det fremgaar af ovenstaaende er den sovjetrussiske Handelsflaades Andel i Transporten af Importvarer særdeles betydelig. Praktisk talt foregaar Transport af alle Importvarer fra europæiske Havne i de senere Aar næsten udelukkende med sovjetrussiske Skibe.

MEDDELELSER FRA DANSK

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Maj 1938

I Maj ankom til Rotterdam 899 Skibe (Maj 1937: 779 Skibe) med Ladninger og afgik 774 Skibe (Maj 1937: 736 Skibe) med udgaaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Maj 1938	Maj 1937
Erts	213	139
Korn	39	49
Trælast	43	32
Jordolie	39	38
Kul	32	45
Andre Ladninger	66	69

Ialt ankom med mindre Liniebaade 324 (269) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Maj 1937) og med større Liniebaade 143 (138). Yderligere ankom 432 (372) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 315 (275) mindre Liniebaade, 96 (92) større Liniebaade og 363 (369) Trampbaade, heraf 158 (222) med Kul- og Koks-Ladninger.

For Bunkers anløb 40 (30) Skibe Nieuwe Waterweg.

Spedition I Palæstina

Nordisk Speditørforbunds Tidsskrift bringer en Række Oplysninger om Spedition i Palæstina og meddeler bl. a.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

at Speditionsstanden bestaar overvejende af Toldklarere, som for det meste selv, eller ved Hjælp af lidt Personale, sørger for Toldformaliteterne. For Udførselen, hvorved der hovedsagelig er Tale om Frugt og Landbrugsprodukter, har Eksportørerne deres egne Speditionsafdelinger. Speditionsfirmaer i europæisk Forstand har først i de senere Aar etableret sig her. I Haifa, i det rent arabiske Jaffa, samt i den nye, rent jødiske Lægterhavn i Tel Aviv og i Jerusalem findes der ialt ca. 100 Speditører.

Arbejdet er gjort meget vanskeligt for Speditøren, da Told-, Havne- og Jernbanemyndighederne er meget ueghjælpssomme, og han maa arbejde med Embedsmænd, der kun er lidt skolede og intet kender til »Service«; Embedsmændene bestaar af Englændere, Jøder, Arabere, hvilket ogsaa fører til stor Sprogforvirring. Til Trods for de store Fordringer, der af den tildels europæiske Kunderkreds stilles til Speditørerne, er Priserne som Følge af den store Konkurrence meget trykkede. En Standsrepræsentation findes ikke i Faget, ligeledes mangler der Handelsusancer eller Normer, paa hvilke en Retspraksis kunde bygges op. Lovmaterialet bestaar endnu af de gamle tyrkiske Love, som ganske vist i det mindste anerkender Kommissionærens Panteret for afholdte Udlæg. I de senere Aar kan man notere en ikke ubetydelig Flyttevirksomhed som Følge af den store Indvandring til Landet; disse Transporter er i Hænderne paa de nye Speditionsforretninger, som heri har specialiseret sig godt.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i April Maaned 1938

I April Maaned 1938 er udført 251,971 t. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 1,980 t., mod 237,539 t., deraf 7,475 t. til Danmark i Marts Maaned 1938. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig	106,158
Sverige	63,221
Italien	42,882
Belgien	9,729
Algir	9,040
Argentina	5,605
Grækenland	5,020
Marokko	2,700
Tyskland	2,150
Danmark	1,980
Norge	1,800
Finland	1,686
Ialt	251,971

Rotterdam Havn

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængde, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i Maj 1938, samt Antallet af udgaaede Skibe:

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	Ladning Med	I Ballast
U. S. A.	18	63.826	13	3
Belgien	1	266	1	—
Brasilien	5	16.030	5	—
Chile	1	4.222	1	—
Kina	1	1.782	—	—
Danzig	1	361	2	—
Danmark	16	39.770	13	2
Tyskland	389	569.846	294	81
Estland	2	1.170	2	—
Finland	18	20.496	13	4
Frankrig	43	76.108	32	7
Grækenland ..	27	62.880	14	10
Storbritannien.	181	331.350	142	31
Ungarn	1	2.108	1	—
Italien	49	150.142	43	1
Jugoslavien ..	12	34.587	7	—
Japan	6	30.151	6	—
Lettland	5	6.148	3	4
Litauen	5	1.023	4	—
Nederlandene ..	343	444.935	245	70
Norge	89	153.921	53	23
Panama	4	21.101	2	1
Polen	5	3.671	4	1
Portugal	3	3.775	2	2
Rumænien	1	2.290	—	1
Rusland	10	19.373	6	5
Island	2	863	3	—
Sverige	85	85.031	49	32
Ialt	1.323	2.147.226	960	278

Ialt afgaaet: 1.238 Skibe.

Forholdsregler mod Indførsel af Mund- og Klovesyge til de Forenede Stater

I »Federal Register« for den 28/5 38 findes en af Landbrugsministeren den 27. f. M. udfærdiget Bekendtgørelse (B.A.I. Order 366) angaaende Forbud mod Indførsel af klovbærende Dyr (Kvæg, Faar eller andre Drøvtyggere samt Svin) og af Kød af disse (frisk, kølet eller frosset) fra Lande, smittet med Mund- og Klovesyge, derunder Danmark. Bekendtgørelsen, der træder i Kraft den 1/6 38, omfatter endvidere, som det vil ses, ogsaa Dyr fra de opregnede Lande, der som Skibsforraad medføres ombord paa Skibe, der anløber amerikanske Havne. De opregnede Dyr eller Kød af disse, der ankommer til de Forenede

Stater for Indførsel, vil være at eksportere i Løbet af 48 Timer eller tilintetgøres i Overensstemmelse med de af Bureau of Animal Industry udfærdigede Forskrifter.

Endvidere forbydes det fra Skibe indenfor amerikansk Soterritorium at bortfjerne eller losse Affald fra frisk eller frosset Kød, der hidrører fra Dyr fra et af de smittede Lande, dog saaledes, at saadant Affald, naar det indeholdes i lukkede Beholdere, vil kunne losses for at blive tilintetgjort ved Forbrænding eller paa anden af Bureau of Animal Industry foreskrevet Maade eller for at blive transporteret udenfor Soterritoriet og der kastes overbord.

Med Hensyn til slagtet Fjerkræ forbydes Indførsel fra de paagældende Lande, medmindre Fødderne allerede er fjernet (fra Sporerne eller Sporeknoppen) eller efter Ankomsten hertil bliver fjernet og destrueret, eller desinficeret paa den af Bureau of Animal Industry foreskrevne Maade, alt paa Importørens eller dennes Agents Bekostning.

Polens Kuleksport i Maj Maaned 1938

De fra Polen i Maj Maaned d.A. eksporterede Kvanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	1.000 Tons
Østrig	44
Ungarn	3
Czechoslovakiet	4
Sverige	188
Norge	27
Danmark	9
Island	3
Finland	19
Letland	6
Litauen	1
Frankrig	154
Belgien	26
Holland	25
Schweiz	18
Italien	146
Grækenland	12
Portugal	1
Ægypten	12
Øvrige Afrika	13
Argentina	6
Andre Lande	11
Bunkerkul	154
Ialt	882
Danzig	21
Ialt	903

Havnetrafikken paa Rotterdam Nieuwe Waterweg i Maj 1938

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de første 5 Maaneder af 1938, sammenlignet med samme Tidsrum i 1937, sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	6.675	11.066.382	6.032	9.795.640
1937	6.392	10.903.849	5.863	9.898.388
Forskel ...	+283	+162.533	+169	+102.748

	Hamborg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	7.710	8.441.482	4.817	8.070.209
1937	7.067	7.858.715	4.938	8.392.950
Forskel ...	+643	+582.767	+121	+322.741

I Tidsrummet Januar/Maj 1938 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 2,996,173 Tons og 1,725,431 Tons større end til Antwerpen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Suezkanal-Selskabet

Ifølge Suezkanal-Selskabets Aarsberetning er Indtægterne faldet med 5 pCt. i Forhold til 1936 som Følge af, at Taksterne er blevet nedsat 2 Gange i Løbet af 1937. Driftsudgifterne er derimod stegede med 8 pCt. Netto-Overskudet ligger 11 pCt. lavere end i Fjor. Kanalens Ledelse har til Trods herfor planlagt endnu en Nedsættelse af Taksterne.

Katastrofe i Østersøen?

Paa Stranden udfor Sletnæs Nakke paa Lolland har en Arbejdsmand gjort et Fund, der lader formode, at der i Vinter er sket en russisk Is-Katastrofe i Østersøen. Han har nemlig fundet 32 Pas, der laa sammenbundtede i Sandet ved Strandkanten. Passene er vanskelige at læse, fordi Skriften var løbet ud efter det lange Ophold i Vandet.

I Vinter forsvandt et russisk Skib i Østersøen, og det er muligt, at Passene stammer herfra. I saa Fald er Passene den triste Bekræftelse, at hele Besætningen er gaaet ned.

Shanghai Havn kolerasmittet

De japanske Havnemyndigheder har erklæret Shanghais Havn for kolerasmittet. Der vil som Følge deraf fremtidigt ikke blive udstedt Sundhedsattester til Skibe, der forlader Havnen, hvilket medfører, at Skibe fra Shanghai, der løber ind i japanske Havne eller i Havne i det af Japanerne besatte Omraade, vil blive underkastet en særlig skarp Karantæne.

Brand paa B. & W.

Onsdag Aften alarmeredes Brandvæsenet til Burmeister & Wains Skibsværft paa Refshaleøen. Det brændte kraf-

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der er desværre stadig intet opmuntrende Nyt at rapportere fra Fragtmarkedet. Tendensen er fortsat svag i alle de ledende Trades, og der er intet Tegn til, at der vil ske en Vending foreløbig.

River Plate Markedet har ogsaa i den forløbne Uge taget enkelte Baade, men kun en enkelt af de afsluttede Befragtninger er gjort i London. Officielt rapporteres Tonnagen at være sluttet til Minimum. Største Delen af de sluttede Baade er Grækere, Italienerne og andre Latinere, og det synes som om der i London Mæglerkredse hersker en stærk Mistanke om, at Baadene faktisk har accepteret Rater, der ligger under Minimum, og der er en Del, der taler for denne Opfattelse, idet Befragtere paa London Markedet indikerer Rater, der ligger 2/- under Minimum for prompt Afsladning og 1/- under Minimum for August/September. Hvorledes Forholdene virkelig ligger, kommer man næppe nogensinde til Bunds i, men een Ting er i hvert Fald sikkert, og det er, at næppe nogen engelsk eller nordeuropæisk Reder har eller vil slutte under Minimum.

De øvrige Kornmarkeder har været rolige. Australien har taget enkelte Baade paa Basis af Minimalraterne til U.K./Cont. med fulde sydafrikanske, japanske og nordkinesiske Optioner. I Forbindelse med Omtalen af dette Marked skal iøvrigt meddeles, at Tramp Committee har bestemt, at Minimalraten til Grækenland, som hidtil har faaet Tonnage paa Basis af U.K. Raten, nu er fastsat til 2/6d. over U.K./Cont. Raten. Montreal har været stille, Raten ligger nominelt paa Minimum. Fra Golfen er sluttet til Antwerpen/Rotterdam til 2/3d. og til p.p.U.K. til 2/6d. Fra Sortehavet har Russerne været i Markedet for Tonnage til U.K./Cont., men ogsaa her har den vigende Tendens, der karakteriserer Markedet, gjort sig gældende, og det lykkedes Russerne at faa Tonnage til Antwerpen/Rotterdam til 10/6d. med 1/- extra for U.K. Losning.

Om de øvrige oversøiske Markeder er der kun lidet Nyt at rapportere. Efterspørgslen efter Sukker fra Cuba/San Domingo til Europa er minimal, og det lykkedes Befragterne at faa Tonnage til omkring 15/6d. Cuba Lastning. Det nordamerikanske Marked er praktisk talt blottet for Ordre. Fra Golfen sluttedes en enkelt Baad for Scrap til Gdynia til 18/- Basis 1 Havn. Ifølge de sidste Rapporter er der Mulighed for, at den japanske Regering i relativ nær Fremtid vil stille Valuta til Raadighed for yderligere Indkøb af Scrap fra Staterne. Befragterne forsøger sig allerede frem og noterer saa lav Rate som 17/- Basis 4 Havne for Lastning og Losning August/September.

Pacifickystmarkedet er stadig meget roligt. Intercoastal Lumber kan sluttes for prompt Lastning til \$11.-. Transpacific er uden Ordre, og til Austr-

lien noteredes kun en enkelt Last til den lave Rate af £5.500 for et Skib omkring 500.000 Cbft. Pacifickyst/Sydafrika er sluttet for 500.000 Cbft. Baad til £9.750 f.i.o. Juli Lastning. British Columbia/U.K. indikerer den lave Rate af 22/6d. for Juli Lastning. For senere Positioner kan antagelig opnaas 1/- mere.

Østens Markeder er rolige. Soyabønner ligger nominelt omkring 25/- Basis Rotterdam/Hamburg, men af positiv Forretning findes intet. Saigon Ris har faaet Tonnage til 26/6d., men ogsaa paa dette Marked taler Befragterne lavere Rater for fremtidig Forretning, og Raten ligger i Øjeblikket næppe over 26/-, enkelte indikerer endogsaa kun 25/6.

I Overensstemmelse med de øvrige Markeder ligger Raterne i Indien ogsaa svagere. Madraskysten har faaet Tonnage for Kerner/Linsæd til 25/6d. Option Vestkyst til 2/6d. mindre.

Udviklingen paa det europæiske Marked har ogsaa været utilfredsstillende. De udgaaende Kulrater har været ude for et stærkt Pres i den forløbne Uge, og specielt er dette gaaet ud over Raterne for Kul til River Plate. Disse, der i Ugens Begyndelse laa omkring 13/6d., ligger nu 2/- lavere, og det er i det hele taget meget vanskeligt at slutte for nogenlunde prompte Positioner. Ogsaa til Middelhavet er Presset af Tonnage stærkt, og Wales/Alexandria, som sidste Uge betaltes med 7/1½d., kan nu faa Tonnage til 6/6d.

Middelhavet/hjem er uden større Forandringer, men det er vanskeligt at nævne nogen Gennemsnitsrate, da hver Forretning maa prøves ud.

Paa Trælastmarkederne er der kun lidet at gøre. Der sluttedes enkelte Baade til Minimalrater, og det er overordentlig svært at finde Beskæftigelse for Tonnage. Ogsaa i denne regulerede Trade forsøger Befragterne at bryde Minimalraterne, men heldigvis er denne Fart for største Delens vedkommende behersket af nordeuropæiske Redere, og disse synes heldigvis at have en anden Opfattelse af deres Underskrifts Betydning end Grækere, Italienerne og andre Latinere, saa alle Underbud bliver mødt med en kold Skulder.

Kulmarkedet Østkyst-Danmark/Baltic er uforandret.

Paa Timecharter Markedet har Aktiviteten kun været ringe. I Vestindia Farten sluttedes 4000 Tonner for Rundtur til \$1.40 iøvrigt er mange bona fide Befragtere aabne for stor og hurtig Diesellonnage over længere Perioder til Rater, der ligger omkring \$1.25 for 13 knobs Baade, men disse Tilbud har hidtil været fremsat for døve Øren, og Rederne synes i det store hele at foretrække at tage Chancen i det aabne Marked, fremfor at binde deres Tonnage for længere Tid fremover til disse Rater. Man kan dog antagelig faa Tonnage af denne Type til omkring 6/- for 2 Aar.

tigt i Nybygningen »Besarabia«, et Søsterskib til »Transsylvania«.

Branden var udbrudt i Agterstævnen og raserede samtlige Passagerkamre i Overbygningen.

Først ved Midnat var Ilden slukket.

Skaden andrager ca. 100,000 Kr.

Dansk Maskinmester bisat i Udlandet

1. Maskinmester *Martin Møller* paa Dampskibsselskabet »Torm«s Damp »Agnele« afgik fornylig ved Døden, medens Skibet befandt sig paa Rejse fra London til Burntisland. Liget blev ført til Edinburgh Krematorium, hvor Bisættelsen fandt Sted. Den norske Præst, Pastor Hennig, holdt en smuk Tale, og til Stede var Besætningen fra »Agnele« og andre danske Skibe samt den danske Konsul. Kisten var dækket af et Dannebrogslag, og der var sendt smukke Kranse fra Rederiet, den afdødes Kammerater og den skandinaviske Kirke.

Statsskoleskibet »Danmark«

startede forleden paa sit aarlige Sommertogt i de hjemlige Farvande. Om Bord findes ca. 80 Elever, som paa dette Togt skal have deres første Uddannelse i Sømandskab. Naar dette Togt er sluttet, lægger Skoleskibet i September Maaned ud paa sit Verdenstogt, der gaar til de sydamerikanske Farvande, og Skibet vender først hjem omkring 1. Marts 1939.

»Sleipner« solgt til Ophugning

»Det forenede Bugsererselskab« har solgt Bugserbaaden »Sleipner« til Firmaet Petersen & Albeck til Ophugning. »Sleipner« blev, som man vil erindre, trukket ned af den amerikanske Fragtdamp »Mormacsea« ved en Ulykke i Frihavnen i Begyndelsen af April.

»Ove Toft«

Dampskibsselskabet Jutlandia har i Mandags i Oslo over-

taget Damperen »Hav«, der som tidligere meddelt er solgt af Firmaet Helmer Staubo & Co. i Oslo.

Damperen, der er bygget i 1921 og laster 3500 Tons dw., har faaet Navnet »Ove Toft«. Prisen for Skibet har ifølge »Norges Handels- og Søfartstidende« været 20.000 Pund Sterling, eller ca. 450.000 danske Kroner.

Generalforsamling

Assurance-Compagniet Baltica A/S afholdt d. 15 ds. ordinær Generalforsamling paa Selskabets Kontor med Overretssagfører O. Bay som Dirigent.

Formanden, Højesteretssagfører Frits Bülow, aflagde Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar samt fremlagde Regnskabet, som vi tidligere har omtalt.

Driftsregnskabet balancerer med Kr. 64.504.925.63 Overskudet exclusive Overførsel fra forrige Aar andrager Kr. 1.550.072.23, efter at der udover det i Fjor hensatte Beløb yderligere er hensat Kr. 150.000 til Reserve til Disposition for kommende Aars Regnskaber. Desuden udviser det særlige Driftsregnskab for direkte Livsforsikring et Overskud paa Kr. 114.022.99, hvoraf Kr. 90.136.99 henlægges til de Forsikredes Bonusfond. Der udbetales Kr. 680.000 til Aktionærerne, svarende til 10 pCt. af den indbetalte Aktiekapital.

Regnskabet udviser, at Selskabets samlede Kapitalreserver udover den indbetalte Akteikapital andrager Kr. 10.240.707.46.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Skibsreder Ivar Lauritzen genvalgte, og som nyt Medlem af Bestyrelsen valgtes Direktør i Det Østasiatiske Kompagni C. C. Hansen.

Revisorerne, statsautoriseret Revisor Helge Andersen og Kommandør Hartung, genvalgte.

Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten

Københavns Havnevesen har i al Stilhed udført et virkeligt paaskønnelsesværdigt Arbejde ved Indretningen af den nye Lystbaadehavn i Svanemøllebugten. Der er ingen Tvivl om, at det er en Succes.

Det fremgaar allerede af den Kendsgerning, at der ved Nordre Mole af de 109 Bøjepladser er belagt 100, ved Midtermolens Nordende er 68 af de 78 Pladser belagte, ved Sydsiden 67 af de 69 og endelig ved Østre Mole 59 af 60, altsaa af de 321 Bøjepladser er de 294 belagt og kun 27 er ledige.

Det er en Havn, som vi kan være bekendt, og som man sikkert rundt om i Verden vil anerkende. Arbejdet er udført paa forbausende kort Tid; Initiativet til den nye Havn udgik fra Havnedirektør Laub, og Arbejdet udførtes paa Foranledning af Københavns Havnevesen, og det har fungeret saa punktiligt, at man nu staar overfor en fuldbdyrdet Kendsgerning.

Der er hermed gjort et nyt og værdifuldt Arbejde for de danske Lystfartøje. I Forvejen var der i Lystbaadehavnen ved Langelinie 141 Bøjepladser, hvoraf 126 belagt, 15 ledige, i Langeliniebugten 51 Bøjepladser, hvoraf 38 belagt, 13 ledige, Nord for Langeliniebugten 7 Bøjepladser, 5 belagt 2 ledige, i Skudehavnen 286 Bøjepladser, 269 belagt 17 ledige og endelig i Slusehavnen 25 Bøjepladser, hvoraf 20 belagt og 5 ledige.

Der er i den nye Lystbaadehavn baandlagt en stor Kapital, ca. ¾ Million Kroner, og man regner heller ikke med, at det skal være nogen Forretning, som man fra Havnevesenets Side har gjort. Der betales pr. Sæson en Afgift af fra 35 til 75 Kr. pr. Fartøj, men dette dækker dog langtfra Udgifterne. Fra Havnemyndighedernes Side udtales det, at man ved hvad Værdi, Livet paa Søen har, og man regner med, at de Penge er givet fornuftigt ud. Selve Planerne er udarbejdet af den nye Havnebygmester Mogens Blach, og der har været et udmærket Samarbejde mellem de forskellige Faktorer, der er nødvendig for Lystbaadehavnenes Fuldførelse. Nu er den iøvrigt allerede taget i Brug, og blandt Lystfartøjerne er der almindelig Tilfredshed med den. Tanken er at samle flere og flere Klubber i Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten, og den nye Havn ligger bekvemt for alle, der tidligere paa Grund af Vanskeligheden med at skaffe sig en Havn til Baadene, undlod at følge denne Interesse og anskaffe sig et Lystfartøj.

I Tirsdags foreviste Havnedirektør Laub og Havnekaptajn Hansen det fuldførte Værk, der tjener Havnen til Ære.

Jubilæum

Den 19. Juni 1928 fandt Indvielsen af Den danske Sømandskirke i Gent Sted. Danmark var repræsenteret ved Krydsersen »Hejmdal«, hvis Chef var Orlogskaptajn Barfod. Med Krydsersen fulgte Sømandsmissionens Formand, Holmens Provst, Kgl. Konfessionarius, Dr. theol. H. M. Fenger, som foretog Indvielsen.

Et langt forudgaaende Arbejde havde ført til denne Dag. Initiativet til Sømandsmissionen i Gent kom dels fra danske Sømænd, dels fra den norske Sømandsmission, idet skandinaviske Skibe i Hundredvis jo anløber Havnen her og dels fra fastboende Danske i Gent.

Kaptajn A. F. R. Hansen ledede Stationen fra 1913.

1932 overtoges Stationens Ledelse af dens første Præst, Fr. V. Eilschou-Holm, som var her indtil 1937.

Søndag den 19. Juni i Aar flagede Den danske Sømandskirke med alle 4 skandinaviske Flag. Fødselsdagen indgik som Led i Søndagens almindelige Gudstjeneste og Fest og alt forløb smukt og højtidstfuldt.

Aarhus Havn

Fra Aarhus Havn foreligger en Statistik, der er udarbejdet paa Grundlag af Oplysninger fra Aarhus Toldkammer, og viser, at Varebevægelsen over Havens Kajer i 1937 har været 1,657,543 Tons. Heri er indbefattet alle søværts ind- eller udførte Varer, ogsaa saadanne, som er taget paa Kreditoplæg samt Omladningsgods. Varebevægelsen fordeler sig med 112,149 Tons i Farten paa København, 159,471 Tons indenfor Aarhus og Ebeltoft Tolddistrikter, 116,433 Tons paa det øvrige Indland og 1,269,490 Tons paa Udlandsfarten.

Sammenlignet med Opgørelsen for 1936 viser dette følgende procentvise Op- eller Nedgang:

Indførselen fra København 1,8 pCt. Opgang, fra Distriktet 7,8 pCt. Opgang, fra Indlandet 2,7 pCt. Opgang, fra Udlandet 5 pCt. Nedgang, den samlede Indførsel 3 pCt. Nedgang. Udførselen til København 13,8 pCt. Nedgang, til Distriktet 1,1 pCt. Opgang, til Indlandet 12,3 pCt. Opgang, til Udlandet 46,4 pCt. Opgang, den samlede Udførsel 26,1 pCt. Opgang, og den samlede Ind- og Udførsel viser en Opgang paa 1,3 pCt.

Sammenlignet med alle foregaaende Aar viser Aaret den næststørste Varebevægelse, der har fundet Sted, idet den kun overgaaes af 1931, som havde en Vareomsætning paa 1,657,896 Tons, altsaa kun 353 Tons større end 1937.

Nybygning fra Svendborg Staalskibsværft

Fra Svendborg Staalskibsværft har der været teknisk Prøvetur med Værftets Nybygning, Motorskibet »Rørdal«, der er bygget til Aktieselskabet Central Cement Transport. I Prøveturen deltog bl. a. som Rederiets Repræsentant Inspektør Krogh fra Firmaet Brorsen & Overgaard, Ingeniør Petersen, Burmeister & Wain, Inspektør Knudsen, Veritas, og Direktør Fisker Andersen fra Værftet.

Det nye Staal-Motorskib til Cement Transporten maaler 179 Brutto Reg. Tons. Dimensionerne er: Længde mellem P.P. 112 Fod, Bredde paa Spant 20 Fod 6 Tommer, Dybde 8 Fod 6 Tm. Lastrummets Rumindhold er ca. 9600 Kubikfod. Skibet er forsynet med en 4-Cylinder B. & W. 2-Takts Dieselmotor paa 200 e. H.K., som er beregnet at give Skibet en Fart paa ca. 7¼ Knob.

»Rørdal« bliver hjemmehørende i Mariager, og den officielle Prøvetur finder Sted ved Skibets Aflevering i Dag.

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg

Handels- og Søfartsministeriet paa Kronborg har udsendt Beretning for Regnskabsaaret 1937—38, og det hedder bl. a. deri:

Handels- og Søfartsmuseets Samlinger er i Regnskabsaaret 1937—38 baade ved Gaver og Køb forøget med et større Antal værdifulde Genstande, der paa udmærket Maade og indenfor alle de Omraader, som Museet omfatter, supplerer det tidligere erhvervede Materiale.

Sejlskibsafdelingen er forøget med nogle værdifulde Modeller af ældre Skibstyper. Som testamenterisk Gave fra Museets gamle Medhjælper, Kaptajn Jens Kusk Jensen, er modtaget den af Kaptajnen selv udførte Model af Hjortespringsbaaden.

Til Dampskibsafdelingen har Museet ved Velvilje fra Direktør Ole Bording ladet udføre en Kopi af Jakob Petersens Tegning af Hjuldamperen »Caledonia«, Museet havde ønsket at lade fremstille en nøjagtig Model af dette Hjuldampskib, der har sin særlige Interesse ved at være Danmarks ældste Dampskib. Det byggedes i 1815, rimeligvis af J. & C. Wood i Port Glasgow og bragtes til Danmark i 1819 af daværende Færgelavsinspektør ved Helsingørs Færgelav, Kommandørkaptajn M. P. Bille, og ejedes senere i en lang Aarrække af den kendte liberale Politiker og Storhandelsmand L. N. Hvidt, der lod det gaa i Passager- og Stykgods-fart paa Ruten København—Kiel, indtil det ophuggedes i 1841. Ved elskværdig Imødekommenhed fra den britiske Minister i Danmark, Hans Excellence Sir Patrick Ramsay, har Museet modtaget en Række Oplysninger om det gamle Skib, fremskaffet gennem det engelske Udenrigsministerium og tekniske videnskabelige Institutioner, men desværre lykkedes det ikke at finde de gamle Konstruktions-tegninger, hvorefter Hjuldamperen i sin Tid blev bygget, og de maa formentlig anses for tabt. Derimod har Museet igangsat Bygningen af en Model af den gamle Hjuldamper »Iris«, der indkøbtes til Aalborg i 1842 og gik i Passager- og Stykgods-fart paa Ruterne København—Aalborg og København—Aarhus indtil 1857. Til dette Skib ejer Museet gode Konstruktions-tegninger.

Den nyere Dampskibsflaade er repræsenteret ved en Række farvelagte Tegninger, af hvilke skal nævnes H/S »Dania« 1867 (D.F.D.S.), H/S »Freja« 1862 (tilhørende D.S.B. og gik paa Ruten Korsør—Kiel) og S/S »Rovena« 1875, tilhørende det jysk-engelske Dampskibsselskab.

Museumsbesøget har stadig fortsat sin opadgaaende Kurve. I 1937—38 besøgte Museet af 48,833 Mennesker mod 48,124 Aaret forud. Hele Stigningen ligger paa de betalende besøgende. Dette er steget med 1218, mens Gratisbesøget er dalet med 509. Som sædvanlig har Museet ydet gratis Adgang til danske Skoleklasser, Navigationskoler, Skoleskibe, tekniske Skoler m. fl., ligesaa vel som arbejdsløse ikke afkræves Entré.

Atter dansk Damper opbrugt af Franco

Den danske Damper »Niels R. Finsen« er i Gibraltar-Strædet blevet standset af en af Francos bevæbnede Trawlere og ført ind til Ceuta.

»Niles R. Finsen« tilhører Det Dansk-Norske Dampskibsselskab, Skibsreder R. A. Robbert. Den laster ca. 3100 Tons og var paa Rejse fra Bristol-Kanalen til Oran i Algier med Kul.

»Lotta«

Aalborg Skibsværft havde i Tirsdags Prøvetur med sin Nybygning Nr. 58, Damperen »Lotta«, der er bygget til Dampskibsselskabet Vesterhavet, Rederiet Lauritzen.

»Lotta« er bygget som en moderne Stykgodsbaad af aaben Shelterdækstype med udfaldende Pladestævn, Krydsdæk og Profilor, udstyret med fire vandtætte Skodder og Dobbeltbund under hele Skibet. Bæreevnen er 3,400 Tons d.w., og Brutto-Tonnagen 1,858.

Officerer og Mandskab bor i Dækshuse, der er udformet efter Strømlinieprincippet for at byde den mindst mulige Modstand. Kaptajn og Officerer bor midtskibs, Mandskabet agter i 8 Eenmands- og 2 Tremandskamre.

Maskineriet er en 3-cylindret Helsingør Compound-Maskine med Spildedampturbine paa ialt 1,750 IHK.; Baaden er beregnet til at løbe 12 Knob paa Last; under Prøveturen naaede den 14 Knob. Skibet er udstyret med alle moderne Navigationsmidler — Radiotelegraf, Radiopjling og Ekkolod.

I Prøveturen deltog Skibsrederne Knud og Ivar Lauritzen og Overingeniør Christiansen, og fra Aalborg Værft Direktør Poul Hansen.

Søsætning

Fra Værftet i Helsingør søsattes Tirsdag Nr. 2 af de sidst bestille Middelhavsmotorskibe til D.F.D.S. Skibet, der fik Navnet »Sicilien«, er Søsterskib til »Morocco«, »Tunis« og »Algier« og faar, ligesom de, en Lastevne af 2,400 Tons og en elegant Indretning til 12 Passagerer. Skibet døbt af Direktør L. O. Normanns Datter, Frk. Karen Normann.

POSITIONSLISTE PR. 21. JUNI 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aaro*, Bastrup, ank. Helsingør 11.6.
s.s. *Aaro*, ank. Lisbon 14.6.
s.s. *Aase* ank. Genoa 14.6.
m.t. *Aase Mærsk* ank. Talara 10.6.
s.s. *Absalon* afg. Kbhvn. 10.6.
m.s. *Afrika*, Himmelsstrup, ank. Manila 21.6. udg.
m.s. *African Reefer* pass. Cristobal 13.6.
s.s. *Agnete* afg. London 7.6. til Aarhus via Burntisland.
s.s. *Agnete Mærsk* pass. Hammershus 15.6. vestg.
s.s. *Alabama* ank. Göteborg 21.6.
s.s. *Alf* ank. Danzig 15.6.
s.s. *Alfa* ank. Marseille 20.6.
s.s. *Algarve* afg. Antwerpen 17.6. til Casablanca.
m.s. *Almena* afg. New York 2.6. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Hamburg 19.6. udg.
s.s. *Alssund*, Hansen, pass. Kbhvn. 17.6. p. R. t. Portland, Maine, U.S.A.
m.s. *American Reefer* afg. Hamburg 21.6.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Vancouver 21.6. til Portland hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 14.6. til Lisbon.
s.s. *Anna* pass. Gibraltar 20.6.
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Sydney 20.6. udg.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Manila 6.6.
s.s. *Anne* ank. Kbhvn. 2.6.
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 19.6. til River Plate.
m.s. *Arizona* afg. Rio 20.6. til Madcira.
ss. *Arnold Mærsk* afg. Bergen 14.6. til Højanger.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. Singapore 15.6. p. R. t. Havre.
m.s. *Asia*, Jensen, pass. Cape Agulhas 16.6. p. R. t. Las Palmas hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Danzig 13.6. til Bordeaux.
s.s. *Aslaug* ank. Helsingør 2.6.
m.s. *Asnæs* pass. Holtenau 20.6.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Osaka 16.6.
s.s. *Astra* afg. Philadelphia 2.6. til Gulfport.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Ushant 17.6. p. R. t. Rouen.
m.s. *Australian Reefer* pass. Ækvator 15.6.
m.s. *Australien*, Hansen, pass. Sundastrædet 18.6. p. R. t. Las Palmas hjg.
s.s. *Avance* oplagt.

PERSONALIA

80 Aar

Kaptajn *J. F. Aasberg*, tidligere mangeaarig Fører i Det Forenede Dampskibsselskabs Islandsfart, hvor han sidst var Fører af s.s. »Island«, fyldte 19. Juni 80 Aar.

50 Aar

Fører i Grønlandsk Styrelse, Kaptajn *R. K. N. Tving*, fylder den 27. Juni 50 Aar. Kaptajn Tving er Fører af Motorskibet »Disko«.

Dødsfald

Flv. Skibsfører *Peter Hansen*, Svendborg, er død.

Peter Hansen pløjede Søen lige til han var midt i Tresserne. Førte forskellige Skibe, bl. a. sit eget »Thetis«, og under sine mange Togter prøvede han lidt af hvert. Under Verdenskrigen blev hans Baad torpederet i Nord-søen.

En i Søfartskredse velkendt og meget afholdt Mand, flv. Lodsformand *Jens Sørensen Nørby*, Esbjerg, er død, 70 Aar gammel. Nørby var født paa Fanø og allerede i sit 14. Aar fo'r til Søs og i adskillige Aar sejlede med Fanøskibe, blev uddannet til Skibsfører paa Fanø Navigationsskole og var derefter i adskillige Aar Skibsfører inden for Lauritzens Rederi, indtil han i 1908 blev ansat som Lods i Esbjerg. Med Undtagelse af Krigsaarene, hvor han en Tid gjorde Lodstjeneste ved Minevæsenet i Dragør, virkede han som Lods i Esbjerg, indtil han i 1929 trak sig tilbage.

Fører i Dansk-Russisk Dampskibsselskab og mangeaarig Revisor i Skibsførerforeningen, Kaptajn *N. M. Petersen*, er død.

Fanøs Ældste, flv. Styrmand *Niels Tranekjær*, Sønderbo, er død i en Alder af 92 Aar.

Befragter i Dampskibsselskaberne »1912« og »Svendborg«, Prokurist *Chr. Andersen*, er i Søndags død, 59 Aar gammel.

Prokurist *Chr. Andersen* var født i Sønderborg og fik sin første Uddannelse i Kul- og Rederiforretning her. Senere arbejdede han i en Række Aar hos Salversen i Leith og i Firmaer i Lissabon og Paris. Som Sønderjyde maatte han deltage i Krigen paa tysk Side; efter Krigen blev han ansat i A. P. Møllers Rederier, hvor han først gjorde Tjeneste i Mæglerafdelingen. I 1921 gik han over i Rederifdelingen og disponerede som Befragter Tonnage i europæisk Fart — Nord-, Østersøen og Middelhavet. Han var en dygtig Mand og vellidt overalt.

B

s.s. *Belgien* afg. Danzig 16.6.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Antwerpen 8.6.
s.s. *Bergenshus* afg. Bergen 20.6. nordover.
s.s. *Bertha* ank. Svendborg 26.6.
s.s. *Bes* pass. Spurn Point 20.6.
s.s. *Betta* pass. Cabo Carvoiro 21.6.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Nippers Harbour 16.6.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Cardiff 17.6.
s.s. *Birgitte* ank. Trångsund 13.6.
s.s. *Birte*, Pedersen, dokker Kbhvn.
s.s. *Bodil* pass. Helsingør 20.6.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Hamburg 19.6. hjg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Niquero 15.6.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 18.6. til Bordeaux.
s.s. *Brasilien* afg. Stavanger 22.6. til Kbhvn.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Los Angeles 15.6.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Horsens 19.6.
s.s. *Britta* afg. Pomaron 18.6.
s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 18.6. til Holbæk.
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. Lizard 19.6. p. R. t. London.
s.s. *Brynhild* ank. Kbhvn. 18.6.

C

m.s. *California* forv. afg. Buenos Aires 22.6. til Santos.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Hull 19.6. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Dungeness 17.6.
s.s. *Carmen* pass. Helsingør 20.6.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Las Piedras 4.6.
s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 18.6. til Antwerpen.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. San Pedro 30.5.
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Kobe 19.6. udg.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Cristobal 19.6.
m.s. *Chr. Holm* ventes afg. Campana 27.6.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. London 17.6. til Helsingør.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Wasa 18.6.
s.s. *Christiansborg* pass. Skagen 20.6.
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Boulogne 20.6.
s.s. *Clara*, Jensen, oplagt København.
s.s. *Clara Clausen* afg. Aalborg 26.4. til Lübeck.
m.s. *Columbia*, Bronér, afg. San Pedro 18.6.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Barry 9.6. til Newfoundland.
s.s. *Cyril*, Farup, ank. Boston, Mass. 16.6.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21.6.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	452,75	AMSTERDAM.....	250,40
BERLIN.....	182,25	STOCKHOLM.....	115,85
PARIS.....	12,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,80	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	103,90	PRAG.....	15,90
ROM.....	24,00	WARSAWA.....	85,85

D

s.s. *Dagmar* pass. Cabo Carvoiro 17.6.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 16.6. til Kbhvn.
 s.s. *Dagmar* ank. London 21.6.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Aarhus 19.6.
 m.s. *Danmark* forv. afg. Bergen 4.7.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Singapore 21.6. hjg.
 s.s. *Delaware* afg. Houston 19.6. til Baltimore.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Aarhus 14.6. til Korsør.
 s.s. *Ebro* afg. Algier 20.6. til Lisbon.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Pugwash 14.6.
 s.s. *Effie Mærsk* afg. Immingham 17.6. til Anlborg.
 s.s. *Egholm* ank. Antwerpen 17.6.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Dakar 21.6.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Port Arthur 10.6.
 s.s. *Elite*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 20.5.
 s.s. *Elisabeth* ank. Gdynia 7.6.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Sydney C.B. 10.6.
 s.s. *Ellen* afg. Vasa 14.6. til Shoreham.
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 4.6.
 s.s. *Else* afg. Veitseilnolo 18.6.
 s.s. *Emanuel* ank. Pugwash, N.S. 11.6.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Ridham Dock 17.6.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Bahrein 11.6.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Danzig 20.6.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* pass. Havre Rds. 15.6. udg.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* ank. Wiborg 18.6.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. St. Thomas 18.6. til London hjg.
 s.s. *Ester* ank. Gdynia 18.6.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Ipswich 21.6.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Uleåborg 18.6.
 s.s. *Estrid* afg. Barry 17.6. til Rio de Janeiro.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 30.5.

F

m.v. *Fano* pass. Lindenæs 17.6.
 s.s. *Finland* afg. Blyth 14.6.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, pass. Guardefui 16.6. til Suez hjg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Beachy Head 18.6.
 s.s. *Frankrig* afg. Leith 16.6. til Kbhvn.
 s.s. *Fredensborg* afg. Gdynia 19.6.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Ardrossan 16.0.
 s.s. *Freya* ank. Helsingør 9.6.
 s.s. *Frida* afg. New York 17.6.
 s.s. *Frøde* ank. Helsingør 19.6.
 s.s. *Fylla* ank. Norrköping 12.6.

G

s.s. *Georgia* afg. Oslo 22.6. til Kbhvn.
 s.s. *Gerd* ank. Trinidad 17.5.
 s.s. *Gerda* afg. Gdynia 19.6.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Libreville 26.5.
 s.s. *Gertrude Mærsk* ank. Baltimore 6.6.
 s.s. *Gorm* ank. New York 20.6.
 s.s. *Grete* afg. Rouen 19.6.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. New York 8.6.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* afg. Burntisland 4.6.
 s.s. *Gudrun* ank. Svendborg 16.6.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Rangoon 8.6.
 s.s. *Gunhild* ank. Antwerpen 10.6.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Glovertown, N.F. 14.6.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Hongkong 4.6.
 s.s. *Gyda* afg. Charleston 1.6. til Cardena.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Bandholm 18.6.
 s.s. *Halfdan* ank. Riga 19.6.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Haifa 21.5. til Constantza.
 s.s. *Hans* ank. Masnedund 22.6.
 s.s. *Hans Broge* afg. Port Talbot 15.6. til Huelva.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Cardiff 31.5.
 s.s. *Harald* ank. Liverpool 17.6.
 s.s. *Harriet* afg. Sete 21.6.

s.s. *Helene* pass. Helsingør 17.6.
 s.s. *Helga* pass. Christobal 20.6.
 m.s. *Helvig* afg. Clyde 28.5. til New York.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Havre 15.6. til Houston.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Flensburg 14.6.
 m.s. *Herdís* afg. Liverpool 17.6. til Las Palmas.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Lisbon 10.6.
 s.s. *Hilde* pass. Southend 11.6. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 15.6.
 s.s. *Holland* afg. Boness 14.6.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Nakskov 15.6.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt København.
 s.s. *Inger* ank. Aviles 13.6.
 s.s. *Inger Toft* afg. Pictou 15.6.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Bjørneborg 11.6. til London.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Garston 21.6.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Kbhvn. 19.6.
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Petersen, ank. Kbhvn. 18.6.
 s.s. *Ivar* ank. Boston 16.6.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 19.6.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Alexandria 10.6.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Ceuta 26.5.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Tuxpam 31.5.
 m.s. *Java*, Christensen, pass. Perim 19.6. p. R. t. Suez hjg.
 s.s. *Jenny* afg. Casablanca 20.6.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Dieppe 15.6.
 s.s. *Johanne* ank. Porto Pi 17.6.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. St. Georges, N.F. 15.6.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 20.6.
 s.s. *Jonna* pass. Ækvator 16.6.
 s.s. *Juliane* afg. Danzig 9.6.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Saigon 20.6. til Bangkok udg.
 s.s. *Jutta* afg. Kemi 21.6.
 s.s. *Jytte* ank. Gdynia 20.4.
 s.s. *Jægersborg* pass. Skagen 20.6.

K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Miramichi 14.6. til Portishead.
 s.s. *Karen* afg. Leningrad 13.6.
 s.s. *Karen Toft*, afg. Caront 14.6.
 s.s. *Karla* afg. Genova 18.6.
 s.s. *Katholm* ank. Manchester 18.6.
 m.t. *Katrine Mærsk* pass. Bermuda 7.6.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Hull 16.6.
 s.s. *Kentucky* afg. Aalborg 11.6. til New York.
 s.s. *Kirsten* pass. Prawlle Pt. 11.6.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Twillingate 9.6.
 s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, afg. Kbhvn. 15.6. til Leningrad.
 s.s. *Knud* afg. Kbhvn. 18.6. til Manchester.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Ruléfart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Shields 16.6. til Esbjerg.
 s.s. *Knut* afg. Sfax 16.6. til Oran.
 s.s. *Kongea* afg. Skive 15.6. til Finland.

L

s.s. *Laila* afg. Nuevitas 18.0.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Singapore 21.6. til Malacca hjg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* afg. Santos 14.6.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Mormugao 3.6.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Madras 15.6.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Wasa 18.6.
 s.s. *Lilleborg* ank. Hull 20.6.
 s.s. *Lilian* ank. Aalborg 16.6.
 s.s. *Lily* ank. Vasa 5.6.
 s.s. *Linda* ank. Bayonne 15.6.
 s.s. *London*, Hansen, oplagt.
 s.s. *Lotta* ank. Kbhvn. 22.6.
 s.s. *Lotte* ank. Bayonne 6.6.
 m.s. *Louisiana* afg. Rio 13.6. til Madcira.
 m.s. *Lundby* ank. St. Kitts 17.6.
 s.s. *Lynæs* pass. Spurn Point 20.6.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Galveston 2.6. til Panama.
 s.s. *Magnus* ank. Havre 21.6.
 s.s. *Maja* afg. Methil 20.6.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Singapore 4.6. til Las Palmas hjg.
 s.s. *Manø*, Rasmussen, ank. Aberdeen 17.6.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Nagoya 7.6.
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. Danzig 16.6.
 s.s. *Margrete* ank. Paleniemi 14.6.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 18.6.
 s.s. *Marianne* pass. Frederikshavn 14.6.
 s.s. *Marie Toft* ank. Lissabon 19.6.
 m.t. *Marie Mærsk* ank. Tampico 8.6.
 s.s. *Marna* ank. Paita 17.6.
 m.s. *Marocco* ank. Kbhvn. 20.6.

s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Grand Bank, N.F. 18.6. til Boston (Mass).
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Sfax 9.6. til Nørresundby.
 s.s. *Mærz* afg. Hamina 14.6. til Thames.
 s.s. *Maryland* ank. Kbhvn. 22.6.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Ridham Dock 16.6. til Antwerpen.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Suez 20.6. til Aden. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 15.6.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Hongkong 1.6. til Swatow.
 s.s. *Minsk* afg. Port Said 15.6. til Gibraltar.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Burntisland 18.6. til Tønborg.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* ank. Thomsen 16.6.
 s.s. *Nancy* ank. Cardiff 18.6.
 s.s. *Nerma* afg. Zeebrugge 22.6.
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 17.6. til Buenos Aires.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Cebu 9.6.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Los Angeles 1.6.
 s.s. *Niels R. Finsen* indbragt til Ceuta.
 s.s. *Niobe* ank. Pateniemi 22.6.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* afg. Los Angeles 4.6. til Yokohama.
 s.s. *Nordborg* afg. Kbhvn. 18.6.
 s.s. *Nordby* afg. Kbhvn. 20.6. til Danzig.
 m.s. *Norden* afg. New Orleans 4.6. til Kobe.
 m.s. *Nordfarer* afg. Nakskov 8.6. til Montreal.
 m.s. *Nordhavet* afg. Santiago 31.5.
 m.s. *Nordhval* ank. Yawata 26.5.
 m.s. *Nordkap* ank. Santos 8.6.
 s.s. *Nordlys* afg. Quebec 8.6. til Rotterdam.
 m.s. *Nordpol* ank. Fremantle 8.6.
 m.s. *Nordvest*, Provetur fra Nakskov Skibsværft.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Avonmouth 11.6. til New Orleans.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 21.6.
 s.s. *Olga* afg. Danzig 14.6. til Hull.
 m.s. *Olga S.* afg. Antwerpen 14.6.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Casablanca 9.6.
 m.s. *Olympia*, Lorentzen, afg. New York 17.6.
 m.s. *Oregon* afg. Aalborg 25.5. til River Plate.
 s.s. *Orion* ank. Bordeaux 20.6.
 s.s. *Oslo*, Petersen, pass. Skagen 19.6.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Frederikshavn 4.6.
 s.s. *Ove Toft* forv. afg. Oslo 21.6.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Freetown 7.6. til Hamburg.
 s.s. *P. N. Damm* pass. Martin River 16.6.
 m.s. *Panama*, Juel-Christensen, afg. Fremantle 20.6. til Adelaide udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Kbhvn. 13.6. til Egedesminde.
 s.s. *Paula* afg. Coronel 5.6.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Rotterdam 22.6. ligg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. New York 8.6.
 s.s. *Pia* pass. Skagen 20.6.
 s.s. *Polly* ank. Aalborg 14.6.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Setubal 16.6. til Dunkirk.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Alexandria 6.6. til Lemasol.
 s.s. *Randa* ank. Hull 21.6.
 s.s. *Riga* ank. Gdynia 20.6.
 s.s. *Rigmor* afg. Danzig 14.6. til Sutton Bridge.
 s.s. *Rikke* afg. Huelva 1.6. til King's Lynn.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 19.6.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Kbhvn. 4.5. til Hamburg.
 s.s. *Robert* ank. Veitsiluoto 13.6.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 15.6. til Antwerpen.
 s.s. *Rosenborg* afg. Setubal 16.6.

S

s.s. *Saga* afg. Frederiksstad 20.6. til Horsens og Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Cebu 27.5.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Bordeaux 19.6.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, pass. Brunsbüttel 19.6. p. R. t. Dieppe.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 18.6. p. R. t. Nantes.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y
 Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder
HELSINGFORS (Finland)
 Filialkontor HANGO
 Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

s.s. *Sejro*, Theilman-Thomsen, ank. Dalvik 18.6.
 s.s. *Selma* afg. Frederiksstad 21.6.
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 14.6.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Finisterre 19.6. til Genoa udg.
 s.s. *Signe* ank. Messina 6.6.
 s.s. *Sigrid* pass. Hirtshals 6.6.
 s.s. *Silkeborg* ank. Rouen 15.6.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.
 s.s. *Skagen* afg. Gdynia 20.6.
 s.s. *Skagerak* pass. Gdynia 14.6.
 s.s. *Skandia* forv. afg. Rotterdam 24.6.
 s.s. *Skjold* ank. Kbhvn. 20.6.
 s.s. *Skodsborg* pass. Kbhvn. 20.6.
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 21.6. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Manchester 16.6.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. St. Anthony, N.F. 14.6. til London.
 s.s. *Sophie* ank. Boness 11.6.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 21.6. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Antwerpen 16.6.
 s.s. *Stella* ank. Wiborg 21.6.
 m.s. *Stensby* pass. Panama 2.6. p. R. t. Woodfibre og Port Alice.
 m.s. *Stjerneborg* afg. San Pedro 7.6.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Bandholm 19.6.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. London 9.6.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 8.6. til Kbhvn.
 s.s. *Svend Pii* ank. Miramichi 12.6.
 s.s. *Søborg* ank. Kbhvn. 7.6.

T

s.s. *Taarholm* afg. Kbhvn. 21.6. til Aalborg.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Nauru 18.6.
 s.s. *Tanja* ank. Kotka 22.6.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. afg. Kobe 20.6.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Vejle 22.6.
 s.s. *Tekla* ank. Kbhvn. 20.6.
 s.s. *Tennessee* ank. Santos 21.6.
 m.s. *Thyra S.* afg. Liverpool 7.6.
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 20.6.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, oplagt i Aarhus.
 s.s. *Tove* ank. Kotka 13.6.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Prinzapolka 13.6.
 s.s. *Transporter* afg. Vejle 14.6. til Burntisland.
 s.s. *Trio*, Svane, pass. Helsingør 21.6.
 s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 21.6.
 s.s. *Tula* ank. Alexandria 20.6.
 m.s. *Tunis* ank. Genoa 21.6.
 m.s. *Tureby* ank. Ibicuy 18.6.

U

s.s. *Ulla* pass. Madeira 18.6.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Kbhvn. 13.6.
 s.s. *Uranienborg* pass. Scilly Isl. 7.6.

V

s.s. *Valborg* pass. Dungeness 12.6.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Holbæk 20.6.
 s.s. *Venus* ank. Montreal 2.6.
 s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
 s.s. *Viborg* ank. Sete 19.6.
 s.s. *Viola* ank. Alexandria 10.6.
 s.s. *Virginia* afg. Kbhvn. 22.6. til Kolding.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, pass. Panama Kanal 7.6.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Skagen 14.6. vestg.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 16.6. til Brügge.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 21.6. til Aalborg og Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

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: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmæld" Amaliegade 36



Brug **Holzappel's International**
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

**Weilin Skibsfarver****AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

»Rensoline

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687



TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.

TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

G. E. OLSEN

Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter

Skibsklarering
Kommission

HELSINGØR

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

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis & vis Posthuset

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkaco

ROTTERDAM

Telephones:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp



Det populære
Par

TUBORG LAGER ØL
TUBORG PILSNER

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

A/S D. EKLOEF & Co. %

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

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference
Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 22. Juni 1938.

Nr. 25.

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

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

I. Østersøen.

1854. Sverige S.-Kyst. Åhus S. t. W. Vrag forgæves eftersøgt.

(U. f. s. Nr. 24/1729. Stockholm 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 15/1085 1938 meddeles, at det deri nævnte Vrag, der var rapporteret sunket paa c. 55° 47',₅ N. 14° 15',₄ E., c. 8 Sm 189° fra Åhus Kirke, forgæves er eftersøgt. — Sandsynligvis er Vraget sunket længere SE. efter.

(E. f. S. Nr. 15/1085 1938.)

1855. Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 24/1728. Stockholm 1938.)

Lystønden *Fårösund norra* paa c. 57° 55' N. 19° 02' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 22/1656 1933.)

1856. Sverige. Indløbet til Västervik. Lilla Bockholmssundet. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 24/1727. Stockholm 1938.)

Det W.-ligste Fyr ved Rendens S.-Side i *Lilla Bockholmssundet* paa c. 57° 45',₅ N. 16° 40',₁ E. er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 23/1725 1938.)

1857. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Anduvning. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 16/486. Helsingfors 1938.)

Lystønden *Kemi angöringsboj* paa c. 65° 28' N. 24° 20' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 48/3707₁ 1937.)

1858. (P). Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Raahé. Tauvo. Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 16/487. Helsingfors 1938.)

Paa *Tauvo* Baake paa 64° 48' 56" N. 24° 32' 42" E. tændes i Løbet af den nærmeste Tid et nyt Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 6^s., Blink 2^s., Mærke 4^s.. Flam-
mens Højde: c. 32 m. Fyret bliver synligt i Pejlinger fra c. 11° til c. 191°.

1859. (T). Finland. Bottniske Bugt. Storkallegrund Fyrskib midlertidig inddraget.

(Telegram fra Lødskontoret i Vasa.)

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

1860. (P). Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Afmærkning forandres.
(U. f. s. Nr. 15/466. Helsingfors 1938.)
Den hvid- og rødmaalede Spirtønde med Tværtræ paa $60^{\circ} 09' 35''$ N. $24^{\circ} 59' 34''$ E. ombyttes i Løbet af den nærmeste Tid med en Fortøj- og Telefontønde.
(Kort Nr. 276.)
1861. (T). Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Kiuskeri. Mannonen Baake odelagt.
(U. f. s. Nr. 15/465. Helsingfors 1938.)
Mannonen Baake paa c. $60^{\circ} 24',4$ N. $27^{\circ} 56',2$ E. er odelagt, men vil blive genopført.
1862. Estland. Finske Bugt. Valaste W. t. N. Sømærker udlagt.
(N. t. M. Nr. 3/15. Tallinn 1938.)
1. En hvid Spirtønde med et stort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa c. $59^{\circ} 31',8$ N. $26^{\circ} 48',8$ E., $17,5$ Sm 287° fra Valaste Fyr.
2. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa $59^{\circ} 28',4$ N. $26^{\circ} 59',3$ E., $11,6$ Sm 278° fra Valaste Fyr.
(Kort Nr. 277.)
1863. (T). Estland. Finske Bugt. Skydeøvelser og Bombekastning. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 3/13. Tallinn 1938.)
I Tiden indtil 1. September afholdes Skydeøvelser med Kanon og Bombekastningsøvelser i *Ihasalu* og *Kaberneeme* Bugter.
Skydning med Kanon finder Sted hver Tirsdag, Torsdag og Fredag fra Kl. 0800 til Kl. 1600 (Kl. 0600—1400 G. M. T.).
Skydning med Luftkanoner og Bombekastningsøvelser finder Sted hver Dag undtagen Lørdage, Søndage og Helligdage fra Kl. 0700 til Kl. 1100 og fra Kl. 1400 til Kl. 1900 (Kl. 0500—0900 og Kl. 1200—1700 G. M. T.).
Skibe advares imod i de anførte Tidsrum at komme Kysterne i *Ihasalu* og *Kaberneeme* Bugter nærmere end $1,6$ Sm.
1864. Estland. Moon Sund. Dybde over Vrag.
(N. t. M. Nr. 3/17. Tallinn 1938.)
Dybden over Vraget af „*Slava*“, der ligger sunket paa c. $58^{\circ} 40',8$ N. $23^{\circ} 22',2$ E. er nu 7 m. Den udlagte Vragafmærkning, en sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste og en hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste, er permanent inddraget.
(Kort Nr. 268.)
1865. Estland. Riga Bugt. Kuressaare Anduvning. Grund afgravet. Sømærke inddraget.
(N. t. M. Nr. 3/16. Tallinn 1938.)
 $3,6$ m Grunden paa c. $58^{\circ} 09',5$ N. $22^{\circ} 37'$ E. er afgravet til samme Dybde som de omliggende Dybder og den hvid- og rødmaalede Spirtønde med rødt Tværtræ er permanent inddraget.
(Kort Nr. 268.)

(Se Tillæg.)

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

1866. (T). Danmark. Sundet. Køge Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 25. Juli—27. Juli og 29. August—1. September d. A., alle Dage inklusive, i *Køge Bugt* m. v.
Skydepladsen begrænses af *Sjællands* og *Amagers* Kyster samt Meridianen gennem *Aflandshage* og Breddeparallelens gennem *Køge Sønakke*.
Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens anførte Grænser.

1867. (T). Sverige. Sundet. Svinbådan. Fyrskib ombyttes midlertidig.
(U. f. s. Nr. 24/1737. Stockholm 1938.)
Omkring den 30. Juni d. A. ombyttes, uden nærmere Meddelelse, Fyrskibet *Svinbådan* paa c. $56^{\circ} 10' N.$ $12^{\circ} 31' E.$ med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakteren er uforandret. Taagesignalet afgives med Damptyfon og er som i Hovedfyrskibet.
1868. (T). Sverige. Sundet. Landskrona. Lystønder midlertidig inddraget. Klokketønde inddrages midlertidig.
(U. f. s. Nr. 24/1736. Stockholm 1938.)
1. Lystønderne *Pilhaken* c. $55^{\circ} 52',_6 N.$ $12^{\circ} 47',_3 E.$ og *Norra Haken* c. $55^{\circ} 52',_2 N.$ $12^{\circ} 47',_7 E.$ er for Tiden inddraget for Eftersyn, men genudlægges uden nærmere Meddelelse i Slutningen af Juni d. A.
2. Naar Lystønderne er genudlagt, inddrages *Pilhaken* Klokketønde paa c. $55^{\circ} 52',_6 N.$ $12^{\circ} 47',_3 E.$ for et Tidsrum af c. 14 Dage.
1869. (T). Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnebygningsarbejder. Advarsel.
(Meddelelse fra Havneingeniøren i Fredericia.)
I Sommeren 1938 udføres der Havnebygningsarbejde ved Indsejlingen til *Fredericia* gamle Havn, hvilket nødvendiggør, at der udvises stor Forsigtighed ved Besejlingen. c. $55^{\circ} 33',_6 N.$ $9^{\circ} 45',_6 E.$
(E. f. S. Nr. 24/1789 1938, Havnelods, Side 62.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1870. (T). Danmark. Kattegat. Farvandet N. for Hesselø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 25. Juli—27. Juli d. A., begge Dage inklusive, i Farvandet N. for *Hesselø*.
Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne $56^{\circ} 22' N.$ og $56^{\circ} 12' N.$ samt af Meridianerne $11^{\circ} 50' E.$ og $11^{\circ} 30' E.$
Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens anførte Grænser.
1871. Sverige. Kattegat. Falkenberg. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 24/1792. Stockholm 1938.)
Lystønden *Falkenbergs lysbøj* paa c. $56^{\circ} 53',_2 N.$ $12^{\circ} 28',_6 E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 24/1793 1938.)
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1872. (T). Norge. Røværsholmen Fyr midlertidig slukket.
(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1938.)
Røværsholmen Fyr paa c. $59^{\circ} 27' N.$ $5^{\circ} 04' E.$ er paa Grund af Reparation slukket indtil c. 1. Juli d. A.

1873. (P). Holland. Zeegat van Texel. Helder Red.
(B. a. Z. Nr. 136/1689. 's-Gravenhage 1938.)
Dybden paa $52^{\circ} 59' 10''$ N. $4^{\circ} 47' 10''$ E. og de nærmeste Omgivelser er aftaget til 7,4 m ved daglig Lavvande.
1874. (T). Holland. Zeegat van Vlissingen. Vandstandsmaaler afmærket.
(B. a. Z. Nr. 133/1621. 's-Gravenhage 1938.)
Som Afmærkning for en selvregistrerende Vandstandsmaaler paa c. $51^{\circ} 26' N.$ $3^{\circ} 09' E.$ er midlertidig udlagt en grøn Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 10^s , Lys 7^s , Mørke 7^s .
1875. England. Themsen. Lower Hope Reach. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1170. London 1938.)
En sort- og gulmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s , er udlagt paa c. $51^{\circ} 30' N.$ $0^{\circ} 29' E.$, $0,3 Sm$ 238° fra *Mucking* to røde, faste Fyr lodret for hinanden.
1876. England. Harwich Anduvning. South Cutler Buoy flyttet.
(N. t. M. Nr. 33. Trinity House, London 1938.)
Rød Spidstønde med Ballon *South Cutler* er flyttet c. $0,4 Sm$ S. t. E. efter til den tidligere Vragtøndes Plads paa c. $51^{\circ} 57' N.$ $1^{\circ} 27\frac{1}{2}' E.$, $3,75 Sm$ 101° fra Klokketaarnet paa *Felix Hotel*. Vragtønden er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 16/1220 og 19/1433 1938.)

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

1877. (T). Frankrig. Port-en-Bessin. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 23/1528. Paris 1938.)
Taagesignalet ved *Port-en-Bessin* forreste Ledefyr paa c. $49^{\circ} 21' N.$ $0^{\circ} 45',6 W.$ er for Tiden ude af Virksomhed.
1878. (T). Frankrig. Tréguier Floden. Baaker forsvundet.
(A. a. N. Nr. 23/1525. Paris 1938.)
Nedennævnte Baaker er forsvundet:
a. *Le Gorec* c. $48^{\circ} 49',3 N.$ $3^{\circ} 12',1 W.$
b. *Pointe Jaune* c. $48^{\circ} 48',0 N.$ $3^{\circ} 12',3 W.$

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1879. (P). Afrika W.-Kyst. Fransk Guinea. Conakry. Boulbine Fyr forandres.
(N. f. S. Nr. 23/2449. Berlin 1938.)
Boulbine Fyr paa c. $9^{\circ} 30',2 N.$ $13^{\circ} 43',3 W.$ forandres i Løbet af den nærmeste Tid fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 15^s , Lys $1,5^s$, Mørke 2^s , Lys $1,5^s$, Mørke 2^s , Lys 6^s , Mørke 2^s .
1880. Afrika W.-Kyst. Biafra Bugt. Op Obo Floden. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1222. London 1938.)
En sort Lystønde *Nr. 1*, der viser hvidt Gruppe-Blink hver 15^s , er udlagt paa $4^{\circ} 19' 45'' N.$ $7^{\circ} 35' 30'' E.$

1881. Afrika W.-Kyst. Biafra But. Rio Del Rey. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1222. London 1938.)
Tønde Nr. 1 paa $4^{\circ} 19' 08''$ N. $8^{\circ} 43' 30''$ E. er ombyttet med en sort Lystønde Nr. 1, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s .
1882. Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Isla de Fernando Póo. Punta Fernanda. Oplysning om Lystønder.
(A. a. l. N. Nr. 11/196. San Fernando 1938.)
a. Lystønden, der afmærker *Punta Fernando* Rev, ligger i $9,5$ m Vand. Synsvide: 6 Sm.
b. Lystønden *Enrique* ligger i 11 m Vand. Synsvide: 6 Sm.
c. $3^{\circ} 46'$ N. $8^{\circ} 47',4$ E.
1883. Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Bahía de Corisco. Ny Afmærkning.
(A. a. l. N. Nr. 11/199. San Fernando 1938.)
I Kanalen, som fører fra *Punta Mosquitos* til Indløbet til *Rio Muni*, er udlagt følgende Tønder:
1. Rød Tønde, *Boya de los bajos de Elobey*, i 7 m Vand paa c. $1^{\circ} 04'$ N. $9^{\circ} 28',2$ E., 5 Sm $316^{\circ},7$ fra *Elobey Chico* Fyr.
2. Grøn Tønde, *Boya de Elobey Chico*, i 9 m Vand paa c. $1^{\circ} 01',4$ N. $9^{\circ} 32',6$ E., $1,5$ Sm $40^{\circ},6$ fra *Elobey Chico* Fyr.
3. Rød Tønde, *Boya de Punta Dieque*, i 13 m Vand paa c. $1^{\circ} 01',4$ N. $9^{\circ} 36'$ E., $4,4$ Sm 76° fra *Elobey Chico* Fyr.
1884. Kap Verds Øerne. Porto Grande. Oplysning om Vrag.
(N. t. M. Nr. 1214. London 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 3/183 1938 meddeles, at det deri nævnte strandede Vrag paa c. $16^{\circ} 53'$ N. $25^{\circ} 00'$ W., c. $0,6$ Sm 218° fra *Monte Videá Fort*, ikke mere er synligt. Det hvide, faste Fyr, der afmærkede Vraget, er inddraget, og en sort Kugletønde er udlagt tæt W. for Vragresterne.
(E. f. S. Nr. 3/183 1938.)
1885. Canada. Fundy Bugt. Avon Floden. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1185. London 1938.)
Klokketønden paa c. $45^{\circ} 08'$ N. $64^{\circ} 14'$ W., $2,05$ Sm 352° fra *Horton Bluff* Fyr, er ombyttet med en sort Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink.
1886. Nova Scotia. Beaver Harbour. Grund.
(N. t. M. Nr. 1184. London 1938.)
En Grund med en mindste Dybde af $3,2$ m rapporteres at ligge paa $44^{\circ} 51' 12''$ N. $62^{\circ} 21' 18''$ W., c. $0,45$ Sm W. for *Middle Shoal* i den i Kortet angivne Ledelinie.
1887. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Five Fathom Bank. Grund.
(N. t. M. Nr. 22/1475. Washington 1938.)
En Grund med $8,5$ m Vand er fundet paa $38^{\circ} 59'$ ($44''$) N. $74^{\circ} 31'$ ($51''$) W., c. $1,5$ Sm N. for *Five Fathom Bank* Lys- og Fløjtetønde Nr. 2 F. B.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.
1888. Venezuela. Indløbet til Laguna de Maracaibo. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 1148. London 1938.)
Saavel Yderbarren som Inderbarren er underkastet hyppige Forandringer, hvorfor Afmærkningen flyttes i; Henhold hertil, naar det er nødvendigt.
c. $11^{\circ} 00'$ N. $71^{\circ} 39'$ W.

- 1889. Venezuela. Maracaibo. Oplysning om Fyr.**
 (N. t. M. Nr. 1148. London 1938.)
 1. Fyret paa c. 10° 38' N. 71° 36' W., ved Byens SE-lige Hjørne, er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 4^s. Flammens Højde: 21 m. Synsvidde: 12 Sm. Et hvidt, ottekantet Betontaarn.
 2. De to røde, faste Ledefyr c. 0,4 Sm W. for (1) er permanent nedlagt.
- 1890. Venezuela. Cubagua Island. Grund.**
 (N. t. M. Nr. 1208. London 1938.)
 En Grund med 7,8 m Vand ligger paa c. 10° 48' N. 64° 07' W., 3,5 Sm 139° fra N.-Spidsen af *Cubagua Island*.
- 1891. Venezuela. Margarita Island. Fyr atter i Orden.**
 (N. t. M. Nr. 1207. London 1938.)
 Fyret paa *Cabo de la Isla* paa c. 11° 11' N. 63° 52' W. lyser atter med normal Fyrkarakter.
 (E. f. S. Nr. 17/1303 1938.)
- 1892. Venezuela. Orinoco Floden Anduvning. Midlertidigt Fyr nedlagt.**
 (N. t. M. Nr. 22/1490. Washington 1938.)
 Det hvide Blinkfyr, der midlertidig var tændt paa 9° 04' 11" N. 60° 40' 16" W., er nedlagt og Fyrtaarnet fjernet.
 (E. f. S. Nr. 13/967 1938.)
- 1893. Brasilien. Coroatá Fyr. Oplysning om Beliggenhed.**
 (A. a. N. Nr. X/56. Rio de Janeiro 1938.)
Coroatá Fyr er beliggende paa 2° 46' S. 42° 14' W.
- 1894. Brasilien. Bahia de Ceara. Dybde aftaget. Tønder udlagt.**
 (N. t. M. Nr. 1198. London 1938.)
 1. Dybden er aftaget paa 3° 42' (00") S. 38° 31' (40") W.
 2. Nedennævnte Tønder er udlagt i de opgivne Afstande og Retninger fra *Custom House Pier* Fyr, der er beliggende paa 3° 42' (35") S. 38° 31' (20") W.:
 a. Rød Spidstønde „*Trempe*“ 0,73 Sm 347°.
 b. Sort Spidstønde 0,28 Sm 60°.
- 1895. Brasilien. Porto de Natal. Oplysning om Grund.**
 (N. t. M. Nr. 1197. London 1938.)
 Dybden paa den i Kortet paa 5° 45' 44" S. 35° 12' 04" W. angivne 4,0 m Grund er kun 3,0 m. Grundens Navn er *Pedra da Limpa*.
- 1896. Brasilien. Porto de Pedras NE. Skær.**
 (N. t. M. Nr. 1196. London 1938.)
 Et Skær med under 1,8 m rapporteres at ligge paa henholdsvis 9° 04' 00" S. 35° 10' 00" W. og 9° 04' 10" S. 35° 06' 00" W.
- 1897. Brasilien. Macció E. Grund.**
 (N. t. M. Nr. 1196. London 1938.)
 En Grund ved Navn *Baixo Vôô* ligger paa 9° 37' 50" S. 35° 25' 15" W.
- 1898. Brasilien. Rio de Janeiro. Grund.**
 (N. t. M. Nr. 1195. London 1938.)
 En Grund med 4,0 m Vand ligger paa c. 22° 53' S. 43° 11' W., 0,75 Sm 258° fra *Parcel das Felticeiras* Fyr.
- 1899. Mexiko W.-Kyst. Maldonado Fyr atter tændt.**
 (N. t. M. Nr. 22/1495. Washington 1938.)
Maldonado Fyr paa c. 16° 20' N. 98° 35' W. er atter tændt og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 0,5^s, Mørke 1^s, Blink 0,5^s, Mørke 4^s.
 (E. f. S. Nr. 9/614 1938.)

1900. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt. Yerba Buena Island NW. Fyr tændt. Taagesignal oprettet.
(N. t. M. Nr. 22/1497. Washington 1938.)
Et Fyr, der viser grønt Hurtigblink, c. 75 Blink pr. Min., er tændt paa Yderenden af *Treasure Island West Ferry Slip*, c. 1600 m 322° fra Masten paa *Yerba Buena Island*. Flammens Højde: 6 m. Graat Tremmeværkstaarn.
Ved Fyret er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 20^s, Stød 2^s, Pause 18^s.
Fyret er ubevogtet.
c. 37° 50' N. 122° 22' W.
(E. f. S. Nr. 24/1823 1938.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1901. Spanien E.-Kyst. Valencia. Vrag.
(N. t. M. Nr. 1159. London 1938.)
E. f. S. Nr. 23/1756 1938 annulleres og erstattes med:
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 39° 26' N. 0° 18' W., 0,67 Sm 192° fra Gruppe-Blinkfyret paa E.-Enden af *Dique del Norte*.
1902. Sorte Hav. Rusland. Odessa Bugt Anduvning. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1203. London 1938.)
Lystønden paa c. 46° 33' N. 31° 00' E., c. 4,8 Sm 105° fra den kendelige Skorsten tæt SW. for *Dofinovkasøen*, er ombyttet med en rød- og hvidmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s.
(E. f. S. Nr. 4/278 1938.)
1903. Sorte Hav. Rusland. Georgien. Batum Bugt. Undervandshindring findes ikke.
(N. t. M. Nr. 1143. London 1938.)
Undervandshindringen, der i Kortet er angivet at ligge paa c. 41° 39' N. 41° 39' E., c. 0,2 Sm 14° fra Fyret paa *Petroleum Mole*, findes ikke.
1904. Tunis. Passe d'Adjim. Indløbet til Chenal Ouest. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 23/1527. Paris 1938.)
Fyret ved Indløbet til *Chenal Ouest* paa c. 33° 42',₁ N. 10° 36',₃ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6^s, Blink 1,5^s, Mørke 4,5^s.

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

1905. Bugten ved Aden. Jibuti. Fyrbelysning forandret.
(N. t. M. Nr. 1144. London 1938.)
De 2 hvide og røde, faste Fyr paa Yderenden af *Government Jetty* paa c. 11° 36' N. 43° 08' E. er erstattet med 2 hvide, faste Fyr, lodret for hinanden.
1906. Persiske Bugt. Bahrain Harbour. Vrag.
(N. t. M. Nr. 1224. London 1938.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 26° 17' N. 50° 33' E., 2,2 Sm 342° fra *Ras Zurawen Fyr*.
1907. Sydafrika. Algoa Bugt. Cape Receiffe. Taagesignal oprettet.
(N. t. M. Nr. 1145. London 1938.)
Ved *Cape Receiffe Fyr* paa c. 34° 02' S. 25° 42' E. er oprettet et Taagesignal med Diafon, Et-Stød hver 1^m.
(E. f. S. Nr. 8/563 1938.)

1908. Ceylon SW.-Kyst. Galle Harbour. Tønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 1162. London 1938.)

Den sort- og hvidternede Tønde *Capera* er flyttet c. 0,00 Sm i Retningen 257° og ligger nu paa 6° 01' (30") N. 80° 13' (15") E., 260 m 77° fra *Aurora Bastion*.**1909. Bengalske Bugt. Vizagapatam. 2. Baake opført.**

(N. t. M. Nr. 1163. London 1938.)

En hvid Stangbaake med Ballon er opført paa Flagstangens Plads paa *Dolphins Nose* paa 17° 40' (45") N. 83° 17' (40") E.**1910. Bengalske Bugt. Birma. Rangoon Floden. Fyr lyser atter normalt.**

(N. t. M. Nr. 1153. London 1938.)

Det hvide Fyr med En-Formærkelser paa c. 16° 30' N. 96° 23' E. lyser atter med normal Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 20/1549 1938.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**1911. Sunda Øerne. Rio Øhav. Kidjang Stræde Anduvning. Afmærkning udlagt.**

(B. a. Z. Nr. 128/1544. 's-Gravenhage 1938.)

Nedennævnte Sømærker er udlagt i Farvandet ved Anduvningen til *Kidjang Stræde*:

- a. Hvid Spidstønde med Ballon 0° 46' 10" N. 104° 28' 13" E.
- b. Hvid Spidstønde 0° 47' 15" N. 104° 28' 52" E.
- c. Hvid Spidstønde med Ballon 0° 48' 05" N. 104° 28' 50" E.
- d. Hvid Spidstønde 0° 48' 35" N. 104° 32' 39" E.

1912. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Berhala Stræde. Vrag forsvundet. Vrag-afmærkning inddraget.

(B. a. Z. Nr. 128/1545. 's-Gravenhage 1938.)

Vraget, der i Kortet er angivet at ligge paa c. 1° 00',7 S. 104° 44',3 E., findes ikke mere. Den grønne, spidse Vragtønde er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 37/1816 1928.)

1913. Sunda Øerne. Bali E.-Kyst. Sanoer. Ledebaaker findes ikke.

(B. a. Z. Nr. 128/1546. 's-Gravenhage 1938.)

Ledebaakerne paa *Sanoer* Red eksisterer ikke mere. c. 8° 40' S. 115° 15',6 E.**1914. Kinesiske Hav. Tong King Bugt. Hainan Stræde. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 1179. London 1938.)

a. En Grund med 6,9 m Vand rapporteres at ligge 1,08 Sm 125° fra *Hainan Head* Baake.b. En Grund med 5,5 m Vand rapporteres at ligge 1,18 Sm 124° fra *Hainan Head* Baake.*Hainan Head* Baake: c. 20° 10' N. 110° 41' E.**1915. Kina. Tinghai og Anduvning. Baaker fjernet.**

(N. t. M. Nr. 1146. London 1938.)

Nedennævnte Baaker er fjernet:

- a. Baaken paa *Tsing tio*. c. 29° 59' N. 122° 06' E.
- b. Baaken paa *Parry Rock*, c. 1,2 Sm 342° fra (a).

1916. (T). Japan. Honshu N.-Kyst. Tairadate. Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 1193. London 1938.)
Fyret paa Hovedet af den N.-lige Bølgebryder paa c. 41° 10' N. 140° 39' E. viser for Tiden hvidt, fast Lys.
1917. (T). New Zealand. North Island. Port Nicholson. Tønde udlagt. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 1225. London 1938.)
En Rambuk arbejder for Tiden N. for *Steeple Rock* Fyrbaake. En sort Tønde er midlertidig udlagt som Afmærkning for Rambukkens N.-lige Anker paa c. 41° 19' S. 174° 51' E., 335 m 348° fra *Steeple Rock* Fyrbaake.
Søfarende anmodes om at passere Rambukken med mindsket Fart.
1918. Stillehavet. Christmas Island. Oplysning om Beliggenhed.
(N. t. M. Nr. 1180. London 1938.)
I Henhold til de nyeste Oplysninger er SE.-Pynten af *Christmas Island* i Kortet angivet c. 6 Sm for langt E. efter i Forhold til SW.-Pynten.
Baaken paa SE.-Pynten rapporteres at være beliggende paa c. 1° 40' N. 157° 10' W.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annuleret; T: Tillæg.
- Korta eller
Bogs Nr.
- England:*
- N 519 British Guiana. — Georgetown and mouth of Demerara river.
Position: Lat. 6° 50' N. Long. 58° 10' W.
- R 1936 Islands in the North Pacific ocean.
- Sverige:*
- N 305 Bottenhavet.
† 5 Bottenhavet.

Tillæg.

I. Østersøen.

1919. Finland. Bottniske Bugt. Storkallegrund Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lødskontoret i Vasa.)
E. f. S. Nr. 25/1859 1938 udgaar, da Fyrskibet *Storkallegrund* paa c. 62° 40' N. 20° 39' E. atter er udlagt paa Station.

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

1920. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde i Uorden.
Det automatiske Klokkesignal paa Lys- og Klokketønden *Taarbæk Rev* paa c. 55° 47' N. 12° 40' E. er for Tiden i Uorden. — Det vil snarest atter blive bragt i Orden.

1921. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing. Lystønder midlertidig inddraget.
Nedennævnte Lystønder er midlertidig inddraget for Eftersyn:
Middelgrund c. 55° 01' N. 10° 41' E. *Rudkøbing Lob N.* c. 54° 59' N. 10° 43' E.
1922. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsol.
Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes den 23. og 24. Juni d. A. Skydning mod Luftmaal med Maskingevær.
Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/33 1938.
Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. 55° 10',₆ N. 9° 38',₈ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1923. (T). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Sejersø NW. Lys- og Fløjtetønde i Uorden.
Lys- og Fløjtetønden *Sejersø NW.* paa c. 55° 56' N. 11° 03' E. er for Tiden i Uorden. Den vil snarest atter blive bragt i Orden.
1924. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Duc d'Albe fjernet. Afspærring ophævet.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/38 1938 Pkt. 2 meddeles, at den Duc d'Albe, der var anbragt c. 60 m fra Østre Molearms W.-Side og c. 80 m N. for Enden af Østre Molekaj paa 56° 09' (20") N. 10° 13' (41") E., og som var afmærket med en klar Lanterne i Højde 2,5 m over daglig Vande, nu er fjernet, og Afspærringen af Vandarcalet, der begrænses af en Linie gennem Duc d'Alben og den N.-lige Ende af Østre Molekaj samt af en Linie gennem Duc d'Alben vinkelret paa Østre Molekaj, dermed er ophævet.
(E. f. S. Nr. 1/38 1938. Kort Nr. 252 og 227. Havnelods, Side 31.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



AKTIESELSKABET
**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Sinclair
DIESEL
Motorolier
er Verdens bedste.



**SINCLAIR
MARINE
OLIER**

**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

LEVERANDØR TIL
U. S. A.'s FLAADE

SINCLAIR
SMØREOLIER
FOR ALLE FORMAAL

UNION PETROLEUM COMP.
SINCLAIR OILS
VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

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

Owners' &
Captains' **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.



Forsikrings-Selskabet
"SKANDINAVIA"

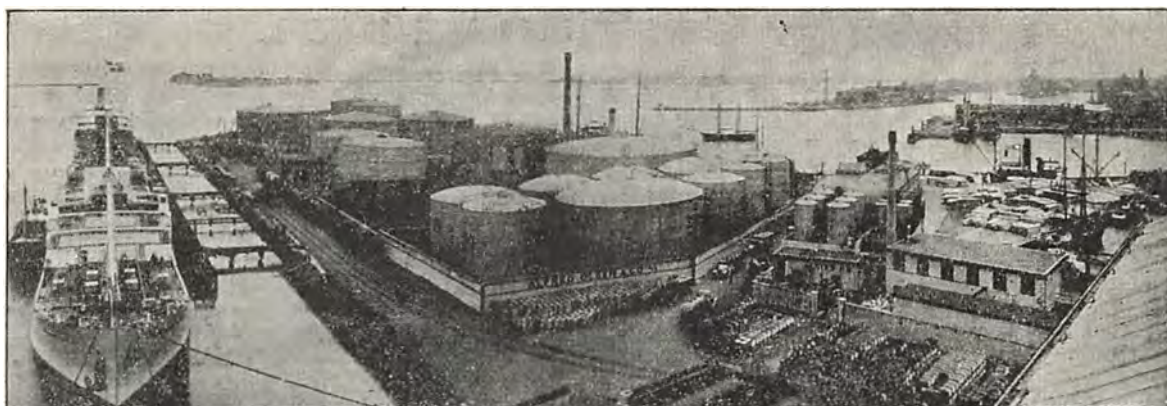
Stiftet 1899
Aktiekapital 8 Millioner Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ OG TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

VERITAS OIL

BRÆNDSELS- OG SMØREOLIER
BENZIN OG PETROLEUM



Bunkerstationer :

København
Esbjerg
Aarhus

Sønderborg
Aalborg
Gøteborg

Stockholm
Helsingfors
Antwerpen

BUNKRING DAG OG NAT

VERITAS DIESEL MOTOR OIL

Leveret til

Verdens første, største og hurtigste Dieselmotorskibe
Smøreoliedepoter i alle Verdens vigtigste Havne



Fremstilling af alle Dieselmotorolier, Marineolier, Turbineolier, Flyvemaskineolier,
Automobilolier, Specialsmøreolier og Konsistensfedt.

ALFRED OLSEN & CO. A/S

GØTEBORG

KØBENHAVN

STOCKHOLM

HELSINGFORS

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 26

TORSDAG 30. JUNI 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE BESÆTNINGSOVERENSKOMSTERNE

Et Overblik over Resultatet af de Forhandlinger om nye Overenskomster, som afsluttedes i Foråret efter et langt og trælsomt Arbejde, vil vise, at det takket være bl. a. en midlertidig Konjunkturligning til Trods for alvorlige Advarsler fra forstandige Folks Side er lykkedes Besætningsorganisationerne at gennemføre deres Krav overfor Rederierne i et saadant Omfang, at Bristepunktet nu maa siges at være naaet. Og dette gælder ikke alene Lønspørgsmaalet, men nok saa meget de Krav, der er stillet til Arbejdsforholdene ombord.

Hvad Lønningerne angaar, da er disse i Forbindelse med Skibenes andre daglige Driftsudgifter efterhaanden oppe paa et Niveau, der bevirker, at de nuværende Fragter ikke levner Rederierne noget Udbytte til Forrentning af den Kapital, der er anbragt i Skibene, og skulde Fragtmarkedet efter den kortvarige Opgang, der var i 1937, falde yderligere tilbage, og Rederierne atter staa overfor en Række magre Aar, vil denne Forøgelse af Omkostningerne betyde, at Skibsfarten bliver tvunget til at lægge op, og lægge op i ganske anden Udstrækning end nogensinde tidligere og derved medføre en Arbejdsløshed som inngensinde før baade blandt Førere, Officerer og menig Besætning.

Hvad angaar Arbejdsforholdene ombord, har Fagforeningernes Krav paa dette Punkt været uhyre vidtgaaende og har efterhaanden omstyrtet den Sædvane og Kutyme, der har været gældende i Skibene gennem mange Aar. Man forsøger mere og mere at parallelisere Søens Arbejdere med Landjordens, hvad der er ganske ugørligt og ganske urimeligt. Søens Arbejdere er paa deres Arbejdsplads, medens Landets Arbejdere ofte har lange Distancer at tilbagelægge hver Dag til og fra deres Arbejdsplads, hvilket de ikke faar Betaling for, og Arbejdet til Søs kan langtfra sammenlignes med det intense Arbejde f. Eks. i en moderne Fabrik. Ogsaa den nye Ferielov, der giver Besætningerne langt mere end Genève-Konventionen, der endda endnu ikke er ratificeret af noget Land, betyder en urimelig forøget Udgift for Rederierne.

Mon det ikke var paa Tide, at ikke alene de søfarende, men ogsaa Fagforeningslederne og Myndighederne gjorde sig klart, at der er en Grænse, som man ikke kan komme over, hvis man ikke vil ødelægge Erhvervet. De sidste Lønforhøjelser i Forbindelse med den reducerede Arbejdstid, Ferie etc. har paalagt den danske Handelsflaade en aarlig Merudgift, der kan anslaaes til at ligge mellem 2 og 3 Millioner Kroner; dette Tal taler for sig selv.

Det er beklageligt, at de Foreningsblade, der udsendes til de forskellige Organisationers Medlemmer, ofte giver et fuldstændig forkert Indtryk af hele den danske Søfart og dens Arbejde. Som Eksempel kan nævnes Maskinmesterbladet for 1. Maj d. A., hvori der udtales:

»Nogen Indflydelse paa Opsigelsesernes Afgivelse havde Redernes Stilling ikke — alle søfarende Medlemmer, der fik Ordre om at opsigte, gjorde dette omgaaende.«

Dette er urigtigt, hvad enhver Reder vil vide, og hvad der sikkert ogsaa vil være en Mængde af Foreningens Medlemmer ombord i Skibene be-

kendt. Der var mange Besætninger, der viste Forslaaelse og Loyalitet overfor deres Rederi. De søfarende kan nemlig godt selv drage Sammenligninger med Forholdene i andre Skibe, de møder paa deres Vej; de, der ikke er fødte Kværlanter, maa indrømme, at Forholdene i danske Skibe baade lønningsmæssigt og arbejdsmæssigt set er bedre end i de fleste andre Nationers Skibe.

Endvidere nævnes der i Maskinmesterbladet, at Professor, Dr. jur. Poul Andersen under Voldgiftsforhandlingerne i de sidste afgørende Timer antydede sin Stilling: »der, som Medlemmerne vil forstaa, var i vor Favør«. Denne Slutbemærkning er ogsaa urigtig. Tværtimod henviste Voldgiftens Formand til, at han næppe var berettiget til at give et enkelt Fag noget væsentligt udover, hvad de andre Organisationer havde faaet, og hvad Forligsmanden havde slaaet fast saavel overfor Søens som Landjordens Arbejdere.

Det er ikke paa den Maade, man skaber et godt Samarbejde ombord i Skibene. Ikke mindst under de nuværende Forhold og med den stærke Konkurrence, den danske Skibsfart er ude for, er det nødvendigt, at alle Kræfter, og det gælder saavel Rederne som Folkene ombord, enes om at trække samme Vej i Tovet, saaledes at der skabes Mulighed for, at dansk Skibsfart kan være konkurrencedygtig.

I Modsætning til Skibsfarten i de fleste andre Lande kan eller vil Dansk Skibsfart ikke modtage Statsstøtte af nogen Art, hverken direkte eller indirekte, men til Gengæld maa den have et rimeligt Krav paa ikke som sket er at blive udnyttet paa det ubarmhertigste, naar Lejlighed gives.

Hvis der fortsættes ad den Vej, som man fra Besætningsorganisationerne og Myndighederne i den senere Tid har været inde paa, vil Stagnation eller Tilbagegang blive de uundgaelige Følger til lige stor Skade for Redere, Søfolk og det danske Samfund.

SKIBSFARTEN OG FRANCO-SPANIEN

Paa Nordisk Skibsrederforenings Generalforsamling i Bergen i Tirsdags henledte Direktør Wikborg, som Repræsentant for de gensidige Assuranceforeninger og Krigsforsikringen, Opmærksomheden paa det beklagelige i, at medens Nordisk Skibsrederforening har kunnet skaffe juridisk Hjælp i alle andre Farvande, staaer Foreningen magtesløs, naar det gælder Spanien og Gibraltarstrædet. Det hænder stadig væk, at norske Skibe i neutralt Farvand og med neutral Last bliver opholdt af Myndigheder, der holder paa at være Statsmyndigheder, uden at det lykkes at komme i Kontakt med dem, ja endog uden at det er muligt for Rederierne at komme i Forbindelse med Kaptajnerne.

Direktør Wikborg udtalte, at hans Kritik ikke havde Adresse til Foreningen, men til den norske Regering, og foreslog en Henvendelse til denne. Forslaget fik Tilslutning fra Generalforsamlingen, og man endes om at rette en Henvendelse til det norske Udenrigsdepartement med Anmodning om at etablere en saadan Forbindelse med Franco-Regeringen, at disse Sager for Fremtiden kan faa en rationel Behandling uden tabbringende Ophold.

Det er selvsagt et ganske uholdbart Forhold, hvis Borgerkrigen stadig skal fortsætte. Om der kan træffes en Aftale med Franco, og en Aftale der respek-

leres, er selvfølgelig et stort Spørgsmaal — men der er i alt Fald ikke gjort Forsøg paa ad denne Vej at fjerne en meget alvorlig Ulempe fra den skandinaviske Søfart paa Spanien.

De allersidste Dage har bragt et nyt Eksempel for dansk Skibsfart.

Holm & Wonsilds Dampers »Jan«, som i Slutningen af Maj Maaned paa Rejse med en Kullast fra Wales til Oran, — fra en neutral Havn til en anden — blev opbragt i Gibraltar-Strædet af Francos bevæbnede Trawlere og ført til Ceuta, er nu af Retten i San Fernando blevet dømt som »god Prise«: det vil sige, at Skib og Ladning erklæres for hjemfalden til Franco-Myndighederne.

Dommen faldt i Fredags, efter at »Jan« i en Maaned har været holdt tilbage i Ceuta. Fra det danske Udenrigsministeriums Side er der gennem Konsulen i Cadiz taget Skridt til at faa Dommen for en højere Instans, men uden at afvente Appellen har Myndighederne i Ceuta allerede tvunget den danske Besætning til at forlade Skibet. Fra »Jan«s Kaptajn modtog Rederiet et Telegram fra Tanger, og det meddelte kort og godt, at Officerer og Besætning var blevet tvunget til at forlade »Jan«, og at de nu var paa Vej til Casablanca, hvorfra de vil rejse hjem. I øvrigt stod alt vel til med Skibets Folk.

I den Tid, »Jan« har været tilbageholdt i Ceuta, har det danske Udenrigsministerium gennem Konsulen i Cadiz været i jævnlig Forbindelse med Franco-Myndighederne for at faa Skibet frigivet, men allsaa uden Resultat. Da Meddelelsen om Prisedommen var kommet blev Konsulen anmodet om at appellere den, men de spanske Myndigheder har sat sig i Besiddelse af Skibet uden at afvente Appellen.

»Jan«, der er bygget paa Københavns Flydedok og Skibsværft i 1918, maaler 1739 Brutto Tons og laster ca. 2800 Tons d.w. Selve Tabel af Skibet vil Rederiet faa dækket gennem Assurancen; »Jan« er krigsforsikret hos De private Assurandører, der igen har reassureret i den skandinaviske Krigsforsikrings-Pool, som blev dannet for nogle Aar siden. Hvad Kul-Ladningen angaar, menes det, at Afskiberne har den assureret i England.

Det er selvfølgelig baade beklageligt og ærgerligt, at den Slags Episoder kan indtræffe, tilmed hvor Skibet er paa Rejse fra en neutral Havn til en anden, men Tilfældet synes at vise, at de Henvendelser som man fra dansk Skibsfart som fra de andre Erhvervs Side rettede til Myndighederne om en Repræsentation hos Franco-Regeringen nu i høj Grad havde været paa sin Plads.

LOSSEKLAUSULEN

Ved Sørensen i Aalborg er afsagt Dom i en Søretssag, der var anlagt af Aktieselskabet Peder P. Hedegaard, Nørresundby, mod Firmaet Adolf Andersens Eftf. (for Motorskibet »Vita«) angaaende en Losningsdisput af betydelig Interesse.

Fredag den 14. Januar 1938 ankom det de indstævnte tilhørende Motorskib »Vita« til Nørresundby med 135 Tons Hampefrøskraa, bestemt til Sagsøgerne som Ladningsmodtager. Skibet ankom om Formiddagen og var — efter afgivet Tilmelding — i hvert Fald losseklart ved Udløbet af den sædvanlige Middagspause Kl. 13,30. Udlosningen blev imidlertid først paabegyndt den følgende Dag, altsaa Lørdag den 15. Januar 1938.

Efter Certepartiets Bestemmelse herom skulde Udlosningen ske med 40 Tons om Dagen, men Sagsøgerne var villige til at lade hele Ladningen udlosse i Løbet af Lørdagen paa Betingelse af, at Skibsføreren i denne Anledning vilde yde dem som Fremskyndelsesgodtgørelse et Beløb paa 50 Kr. (eventuelt et mindre Beløb, som kunde dække deres Udgifter til Ekstramandskab).

Herom forhandlede der i Skibsførerens Fraværelse med vedkommende Mægler, samtidig med at Udlosningen fandt Sted. Ved Aftenstid ca. Kl. 19,30 var denne saa vidt fremskredet, at der kun manglede 3 a 4 Tons. Da det imidlertid var blevet oplyst, at Skibsføreren ikke ønskede at mod-

tage Sagsøgerens Tilbud, blev Udlosningen standset, og Skibet dirigeret hen til en anden Plads, idet Sagsøgerne ønskede at benytte »Vita«s Plads til et andet Skib. Det blev samtidig tilkendegivet Skibet, at Udlosningen af de resterende 3 a 4 Tons først vilde finde Sted Tirsdag den 18. Januar 1938.

Da Sagsøgerne derefter den nævnte Dag om Morgenen vilde fortsætte Udlosningen, fremsatte Skibsføreren Krav om Overliggetids-Betaling, hvilket Krav han begrundede saaledes:

Der manglede om Lørdagen kun en saa ringe Del i Udlosningen, at man kunde have fuldført denne i Løbet af ca. 1/2 Time. Naar dette paa Grund af Sagsøgernes Modstand ikke fandt Sted, men Udlosningen af Restpartiet tværtimod blev udskudt til Tirsdag den 18. Januar 1938, maatte Skibsføreren anse sig for berettiget til at betragte den foregaaende Mandag og for Tirsdagens Vedkommende saa stor en Del af denne, som maatte medgaa til Udlosningens Fuldførelse, som Overliggetid.

Overfor dette gjorde Sagsøgerne gældende, at Skibsføreren i Henhold til Certepartiet kun havde kunnet regne med at faa udlosset 40 Tons om Dagen, saaledes at Udlosningen først vilde kunne forventes tilendebragt Tirsdag Aften den 18. Januar 1938 (eventuelt Onsdag Middag den 19. Januar, forsaavidt som man maatte kunne se bort fra Ankomstdagen den 14. Januar i Henhold til Sølovens Bestemmelser om Meldetidens Beregning).

Da dette Tidspunkt ikke kunde ventes at blive overskredet, ansaa Sagsøgerne sig ikke forpligtet til at udrede nogen Godtgørelse for Overliggetid; men Parterne enedes om, at Sagsøgerne skulde deponere den i Certepartiet stipulerede Betaling af 100 Rigsmark pr. Overliggedag. I Henhold til denne Overenskomst blev der hos Landsretssagfører Utoft Hansen deponeret Betaling for 2 Overliggedage med 361 Kr. 50 Øre, hvilket Beløb Sagsøgerne nu — som foran anført — paastaar sig kendt berettigede til at hæve, hvorhos de paastaar sig tilkendt 25 Kr. 64 Øre, der er betalt for meget i Fragt. Rigtigheden af sidstnævnte Post erkendes af de indstævnte.

De indstævnte har fremlagt et Responsum fra Mæglerkorporationen i København, i hvilket det hedder: »... idet Skibet paa Modtagerens Anmodning om Lørdagen den 15. Januar har udlosset 130 Tons delvis paa Overtid, saa at der kun resterer 5 Tons, og da Losningen er fastsat til 40 Tons pr. Arbejdsdag, maa Lossetiden udløbe Mandag den 17. Januar Kl. 12 Middag ... fra hvilken Tid Skibet maa være berettiget til Overliggedagsgodtgørelse, indtil det blev udlosset.«

Endvidere har de indstævnte fremlagt et Responsum fra Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, i hvilket det udtales: »... Skibet har Krav paa at faa losset 40 Tons daglig og er berettiget til at afpasse sin Arbejdspræstation herefter. At Modtageren af den ene eller anden Aarsag maatte ønske en Dag at losse mere og faktisk faar losset mere, forandrer intet i dette, med mindre Skibet udtrykkelig indvilliger heri ... At Modtageren den 15. losser ca. 130 Tons, berører ikke Skibet dets certepartisikrede Ret til at faa losset 40 Tons eller et eventuelt mindre Restparti til den 17. Skibet har Krav paa Overliggedagspenge ... fra et Tidspunkt den 17., hvor de resterende 5 Tons kunde have været udlosset.«

Ved Sagens Afgørelse finder Retten, at Certepartiets Bestemmelse om Udlosning af 40 Tons pr. Dag maa forstås som i det væsentligste værende i Ladningsmodtagerens Interesse. Heraf følger, at Skibet ikke vil kunne modsætte sig, at man den ene Dag udlosser noget mere og en anden Dag noget mindre, naar saadanne Afvigelser holdes indenfor rimelige Grænser og ikke bevirker, at den samlede Liggetid overskrides.

Men i det foreliggende Tilfælde, hvor man Lørdag den 15. Januar 1938 har foretaget en ganske ekstraordinær Udlosning, svarende til mere end 3 Dages ordinær Losning, og tilmed gjort dette paa en Maade, der har voldt Skibets Mandskab flere Timers Overarbejde, findes det at maatte statuere, at man har fremkaldt en berettiget Forventning om, at man enten vilde tilendebringe Losningen samme Dag eller i hvert Fald fortsætte og fuldføre Losningen den paafølgende Mandag. Naar dette ikke var Sagsøgernes Tanke, var det deres Pligt derom at forhandle med Skibsføreren eller dennes Repræsentant.

Skibsføreren findes herefter — saaledes som denne specielle Situation har udformet sig — at have været berettiget til at gaa ud fra, at Udlosningen vilde blive tilendebragt senest Mandag Middag den 17. Januar 1938. Da den imidlertid først var tilendebragt den følgende Tirsdag Eftmd. (ved den sædvanlige Arbejdstids Ophør), og da det ikke skønnes at burde komme Skibet til Skade, at en stor Del af Tirsdagen medgik til Forhandling om Overliggetidsgodtgørelse, findes de indstævnte at være berettigede til Godtgørelse for 1 1/2 Overliggedag eller 271 Kr. 12 Øre, hvorfra skal drages det Beløb paa 28 Kr. 64 Øre, som de indstævnte erkender at skyldte. Der vil herefter være at give Dom for et Beløb af 243 Kr. 48 Øre.

Sagens Omkostninger findes at kunne ophæves.

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, der i sine Kommentarer beklager, at der ikke er taget Stilling til det principielle i Sagen, meddeler, at Aalborg Sørets Dom er appelleret til Vestre Landsret.

SKIBSFARTEN OG GENEVE-KONVENTIONERNE

Saaledes som vi ikke én, men mange Gange har udsædte: Geneve Konventionernes Gennemførelse her i Landet som i de øvrige nordiske Lande, vil betyde saa store Vanskeligheder for Skibsfarten, at man for enhver Pris maa arbejde for at hindre dem, udtales nu ogsaa fra anden Side de samme Synspunkter. En Sandhed kan ikke siges til nok, tilmed da den har den allerstørste Betydning. Børsen har behandlet Spørgsmaalet i en ledende Artikel, Skibsfarten og Genève, hvori det bl. a. hedder:

Hvor det drejer sig om et saa omfindtlig Erhverv som Skibsfarten, gælder det selvfølgelig i ganske særlig Grad at betænke sig, inden man binder sig til noget, der kan stille den nationale Skibsfart ugunstigt i Konkurrencen med andre søfarende Nationer. Derfor bør vore Lovgivere ogsaa alvorligt overveje de Betæneligheder, som Dansk Dampskibsrederiforening har fremført ved de i Handelsministeriet udarbejdede Udkast til Love om Arbejdstid i Skibe og om Bemanning af danske Skibe.

Disse Lovudkast tilsigter en Ratifikation fra Danmarks Side af det Konventionsudkast, der vedtoges paa Søfartskonferencen i Genève i 1936; men som nærmere paapeget af Dampskibsrederiforeningen over for Handelsministeriet vil en Gennemførelse af de to Lovforslag være ensbetydende med en væsentlig Forøgelse af Skibenes Besætning. Arbejdstiden ved Land er ved kollektiv Aftale allerede fastsat til 8 Timer, saa Forslagene tager øjensynlig nærmest Sigte paa Dæksbesætningens Arbejde i Søen. Selv med skyldigt Hensyn til det under visse Forhold baade anstrengende og farefulde Arbejde paa et Skib, kan det i Intensitet normalt dog næppe sidestilles med det Arbejde, som præsteres af en Arbejder i Land.

Noget helt andet var, om Hensynet til Sikkerheden paa Søen gjorde en Forøgelse af Besætningen nødvendig, men der foreligger jo intet som helst Bevis for, at de her i Landet hidtil gældende Bestemmelser vedrørende Skibes Bemanning ikke er fuldtud tilstrækkelig til Skibenes rette Navigering.

I det hele taget kan man med fuld Ret gøre gældende, at Arbejdsforholdene paa de danske Skibe er saa betrygget gennem de allerede eksisterende Bestemmelser saavel med Hensyn til Besætningens Antal, Kvalifikationer, Forplejning, Opholdsrum m. v. som med Hensyn til almindelig Sikkerhedsforanstaltninger, at man er naaet til Grænsen af, hvad Erhvervet kan bære.

Fra visse Sider peges ganske vist i Tide og Ulide paa,

at sidste Aar var et udmærket Aar for dansk Skibsfart men »een Svale gør ingen Sommer«, og gennem sin kortsynede Skattepolitik har Staten forøvrigt gjort sit bedste for at forhindre den Konsolidering, der muligvis i nogen Grad kunde have betrygget Erhvervets nærmeste Fremtid. For de mindre Skibes Vedkommende er Forholdet allerede det, at man maa være sjæleglad, hvis det hele kan løbe rundt uden Underskud.

Ingen ønsker — end sige kræver — at den danske Stat paa samme Maade som saa mange andre Stater skal yde Skibsfarten Subventioner, men til Gengæld skulde man jo kunne forlange, at Staten ikke paalægger Skibsfarten større Byrder end absolut nødvendigt. Lovudkastene vedrørende Arbejdstid i Skibe og Bemanning af danske Skibe er imidlertid ikke dikteret af Nødvendighed, men synes snarere at være Udslag af en Slags »honnnet Ambition«, gaaende i Retning af altid at være blandt de første, der fører de smukke Teorier fra Genève ud i Livet.

Saa længe en Række af de mest betydende Søfartslande, først og fremmest Storbritannien, holder sig tilbage, kan Danmark ogsaa godt være bekendt at se Tiden an, saa meget mere som den danske Sømandsstand gennem de højere Hyrer m. v. kan vise en Levestandard, der staar over de fleste andre Nationers.

DEN DANSKE ISMELDETJENESTES SKABER

Kaptajn C. H. Speerscheider er død 74 Aar gammel. Han var en ejendommelig Type, dygtig og lillalende. Temperamentsfuld var Kaptajn Speerscheider, og Fantasi havde han, derfor formaede han at opbygge den Ismeldingstjeneste, som skulde blive forbilledlig for en lang Række Lande.

Han kom ind i Marinen, blev Løjtnant og Kaptajn, kom paa Langfart til Vestindien et Par Gange og laa med Inspektionsskib ved Færøerne i et Par Aar.

Fra 1911 blev han Afdelingsmeteorolog, senere Statsmeteorolog ved Meteorologisk Institut, og her udførte han det enestaaende Arbejde, som vil være knyttet til hans Navn: han organiserede paa bar Bund den danske Ismeldingstjeneste, baseret paa Indberetninger fra Skibe og meteorologiske Stationer i de arktiske Have. Indenfor den oceanografiske Meteorologi var han en Kapacitet af internationalt Format, Medlem af internationale Kommissioner og videnskabelige Instituter og Selskaber og hyppigt benyttet Medarbejder ved Tidsskrifter og Værker.

Fra dansk Skibsfarts Side skal der ogsaa nu ved denne djærve Sømands Død lyde anerkendende Ord, ligesom man tidligere overfor den afdøde har udtalt sin uforbeholdne Anerkendelse af hans Indsats til Gavn for Skibsfarten.

MEDDELELSER FRA DANSK

Notice by the Commissioners of Customs and Excise.

Part II

List of Ports and Places at which special Boarding Stations have been appointed, and particulars of such Stations:—

(a) For all infected or suspected ships and other ships which may be unhealthy within Article 12 of the Port Sanitary Regulations, 1933 (except in so far as they are within an exemption for the lime being granted by the Medical Officer of Health or other duly authorised Officer of the Port Sanitary Authority) and

(b) For all other ships.

1. England and Wales.

Port or Place Boarding Stations

Port or Place	Boarding Stations
IPSWICH	
Brighthelmsea, and creeks on the River Colne ..	(a) The appropriate mooring station established by the Port Sanitary Authority.
	(b) In the River Colne off Mersea Stone, Mersea Island on the one side and Brighthelmsea on the other.
Felixtowe Dock	(a) The appropriate mooring station established by the Port Sanitary Authority.
Mistley	
	(b) That part of Harwich Harbour which is to eastward of the leading beacons and lights in

DAMPSKIBSREDERIFORENING

line which is included between two imaginary lines drawn firstly, from Harwich River Steam Pier to Fagborough Cliff and secondly from St. Nicholas Church at Harwich to the Martello Tower at Walton, Suffolk.

LONDON

Southend and Leigh, Chapman anchorage, Thameshaven, and the oil wharves at Holehaven end of Canvey Island	(a) The appropriate mooring station established by the Port Sanitary Authority.	
	(b) Their place of mooring, discharge or loading.	
Sheerness	All vessels:—	
Queensborough		Garrison Point in the Isle of Sheppey.
Ridham Dock		
All other riverside wharves, creeks, buoys and Docks	All vessels:— Gravesend Reach below the Custom House.	

MANCHESTER

Acton Grange	(a) The appropriate mooring station established by the Port Sanitary Authority.
Ellesmere Port	
Manchester	
Partington	
Warrington	(b) Eastham Locks.
Runcorn	(a) The appropriate mooring station established by the Port Sanitary Authority.
Widnes	

(b) (i) Arriving at Runcorn via the Manchester Ship Canal: Eastham Locks.

(ii) Arriving at Runcorn from the River Mersey and for Widnes:—The River Mersey between the George's Landing Stage and the Coburg Dock both on the Lancashire Side.

PLYMOUTH

Appledore } (a) The appropriate mooring
Barnstaple } station established by the Port
Bideford } Sanitary Authority.

(b) Appledore Pool.

Exeter } (a) The appropriate mooring
Topsham } station established by the Port
Sanitary Authority.

(b) The Bight off Exmouth.

Kingsbridge } (a) The appropriate mooring
station established by the Port
Sanitary Authority.

(b) Off Salcombe, between Sunny Cove and Crossways.

Totnes, and creeks on } (a) The appropriate mooring
the River Dart } station established by the Port
Sanitary Authority.

(b) Dartmouth Harbour between the entrance of the Harbour and Sandquay Point.

Truro } (a) The appropriate mooring
Penryn } station established by the Port
Malpas Point } Sanitary Authority.

(b) Falmouth Harbour.

ROCHESTER

Chatham } All vessels:—
Rochester } Garrison Point in the Isle of
Strood } Sheppey.

SWANSEA

Burry Port } (a) The Dock Pier Head.
(b) Their place of mooring,
discharge or loading.

II. Scotland.

DUNDEE

Perth } All vessels:—
The Firth of Tay, opposite
the Eastern and King George's
Wharves.

GLASGOW

Glasgow }
Bowling } The "Tail of the Bank" off
Dumbarton } Greenock.

GREENOCK

Greenock } All vessels:—
Port Glasgow } The "Tail of the Bank" off
Greenock.

By Order of the Commissioners of Customs and Excise.
Custom House, London, E.C.3. May, 1938.

Notice No. 68.

Skibsfarten og Fragtmarkedet paa Pacifickysten i 1937.

I. Pacifickysten—Europa.

Farten betjentes Størstedelen af Aaret af 18 Linier. I Foraaret udtraadte Reardon Smith Line af Konferencen, medens en anden Linie, Nippon Yusen Kaisha, traadte ind i Efteraaret. Reardon Smith-Rederiet opgav sin Linie paa Grund af de faste Verdensfragtkonjunkturer, der muliggjorde en bedre Indtægt for Skibene i det aabne Marked end i Rutearten paa Pacifickysten. Som Følge af disse Forhold anvendte de Linier, som forblev i Ruten, færre Skibe end i tidligere Aar, og de totale Afsejlinger reduceredes derfor til 269 mod 304 i 1936. Vareudvekslingen fortsatte Tendensen fra de forudgaaende Aar, d. v. s. at den indkommende Ladning for det meste bestod af Varer af ringe Værdi, medens den udgaaende Ladning var tilstrækkelig til at fylde alle Afsejlinger.

Fragtmarkedet svingede med Verdenskonjunkturerne og var stærkt opadgaaende fra Begyndelsen af Aaret indtil omkring Oktober Maaned, hvorpaa det faldt indtil Aarets Slutning. Svingningerne i de vigtigste Varegrupper var som følger:

	Hvede	Byg	Tømmer
I Begyndelsen af Aaret ..	26/-	35/-	75/-
Paa Højdepunktet	45/-	50/-	110/-
Ved Aarets Slutning	30/-	40/-	65/-

Disse Fragtrater gjaldt til London og Liverpool. Raterne til alle andre Havne var i Lighed med tidligere Aar noget højere. Fragtraterne for andre Varer svingede til Dels paa samme Maade med Undtagelse af saadanne, som Konferencen garanterer i et helt Aar ad Gangen. De vigtigste af de Varer, som saaledes har en garanteret Fragtrate, er frisk, tørret og præservede Frugt.

Hvedeafskibningerne fra Vancouver til Europa beløb sig kun til 16,304,000 bushels i 1937 mod 51,621,000 bushels Aaret forud. Denne store Nedgang skyldtes den ovenfor omtalte ualmindelig lille kanadiske Hvedehøst i 1937 samt den Omstændighed, at det navnlig var de vestlige Stater, som led under Misvæksten. Den totale kanadiske Hvedehøst beløb sig kun til 159 Mill. bushels mod en normal Høst af 300—400 Mill. bushels. Som Følge af en udmærket Høst i U.S.A.'s Pacificstater paa 80 Mill. bushels mod 70 Mill. bushels Aaret forud i Forbindelse med en god Høst i alle de øvrige Hvededistrikter var Pacificstaterne henvist til at eksportere deres Overskud, og fra Portland afskibedes der ialt 5,680,000 bushels. Betydeligt mere kunde være afskibet, hvis Handelen med Hvede havde været fuldstændig fri, men Farmerne haaber altid paa Hjælp fra Regeringen, hvis Priserne gaar for lavt, og sælger derfor kun, naar Markedet efter deres Mening er tilstrækkeligt højt. Ved Aarets Slutning fandtes endnu ca. 25 Mill. bushels Hvede, som normalt skulde eksporteres. Skulde derfor de Forenede Stater atter i 1938 faa en god Høst, kan det forventes, at Portland vil komme til at spille en betydelig Rolle i Hvedeeksporten fra Pacifickysten.

Bygafskibningerne fra Californien beløb sig i 1937 til 180,364 Tons, mod 216,680 Tons Aaret forud. Ved Aarets Slutning var kun ringe Kvantiteter usolgt Byg tilbage.

Tømmerafskibningerne i 1937 var praktisk talt af samme Størrelse som Aaret forud, nemlig 770,054,000 Fod mod 770,271,000 Fod i 1936. England købte som sædvanlig ca. 90 pCt. af det totale Kvantum, nemlig 700 Mill. Fod.

Afskibningerne af tørret og præservede Frugt, Grøntsager og Fisk fortsattes i 1937 i samme Omfang som tidligere, nemlig med ca. 150,000 Tons præservede Varer og ca. 175,000 Tons tørret Frugt. Ogsaa for disse Varers Vedkommende var England langt den største Aflager.

Afskibningerne af frisk Frugt i 1937 var ikke tilfredsstillende, fordi Frostskade i Sydcalifornien praktisk talt forhindrede Eksport af Citrusfrugt. De totale Afskibninger for hele Aaret beløb sig saaledes kun til 40,259 Kasser mod 1,810,000 Kasser i 1936 og 2,939,000 Kasser i 1935. Æbleafskibningerne fra Californien var ogsaa utilfredsstillende paa Grund af, at Dyrkerne holdt Priserne for højt oppe til at konkurrere i Verdensmarkedet, hvorfør Følgen blev mindre Afskibninger end sædvanligt. De nordlige Distrikters Afskibninger af Æbler, som begynder i Slutningen af September, var meget gode, og de totale Afskibninger her fra Kysten blev saaledes lidt større end Aaret forud, nemlig 2,681,000 Kasser mod 2,487,000 Kasser i 1936. Af Pærer blev der ialt afskibet 1,261,778 Kasser mod 1,500,000 Kasser Aaret forud.

Passagertrafikken til og fra Pacifickysten var atter i Fremgang. En Sammenligning med 1936 stiller sig som følger:

Vestgaaende fra	1937		1936	
	Cabin	3. Kl.	Cabin	3. Kl.
Europa	1,713	592	1,617	460
Panamakanalen .	496	50	359	43
Mellemamerika .	468	36	401	11
	2,677	678	2,377	514
Østgaaende til	182 Afsejlinger		176 Afsejlinger	
Mellemamerika .	395	27	286	15
Panamakanalen .	471	56	382	37
Europa	1,981	564	1,762	599
	2,847	647	2,430	651

Kuleksport over Gdynia

Der eksporteredes i Maj Maaned 449,396,8 Tons Kul over Gdynia til følgende Lande:

	Tons
Algier	2,140
Belgien	27,695
Danmark	10,490
Finland	10,428
Frankrig	33,233
Letland	7,309
Norge	17,170
Sverige	134,061
Italien	129,196,8
Ægypten	3,800
Grækenland	5,986
Holland	35,483

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Forholdene paa Fragtmarkedet har i den forløbne Uge i det store hele været uforandrede.

Fra River Plate er Forespørgslerne noget svagere, selv om der ogsaa har været sluttet enkelte Baade. Befragterne noterer stadig i Almindelighed Rater, der ligger mellem 1/- og 2/- under Minimalraten, men enkelte Baade sluttet i London har dog faaet Minimalraten. Det er dog hovedsagelig handy Tonnage, det har drejet sig om, og større Baade kan i hvert Fald næppe i Øjeblikket slutes paa Minimalrate Basis.

Af de øvrige Kornmarkeder har Australien været det livligste, og der er sluttet en Del Tonnage paa Basis af Minimalraterne til U.K./Cont. med Option af Sydafrika til 20/-.

Montreal har været livløst, hvorimod der fra Golfen er sluttet enkelte Skibe til 2/3d. Basis Antwerpen/Rotterdam. Fra Pacifickysten er Befragterne aabne Vancouver/p.p. U.K. November/December til 23/- og fra San Francisco for Barley til U.K. til 25/-, men sidstnævnte Forretning maa antagelig betale noget mere. Fra Sortehavet har Russerne taget Tonnage til den lavere Rate af 10/- Basis Antwerpen/Rotterdam.

De oversøiske Markeder har iøvrigt været meget stille. Sukker fra Cuba til U.K. indikerer 15/6d. for Juli/August, og for en enkelt Last til Norge kan der betales omkring 20/-.

Deals fra Canada til U.K. ligger uforandret omkring 57/6d. à 62/6d. afhængig af Størrelse og Løsshavn.

Pacifickystmarkedet er uden Forandring. Vancouver/U.K. ligger svagere, og Værdien er næppe over 22/- i Dag. Intercoast Lumber er sluttet paa Basis til 18/- pr. ton d.w. garanteret. Transpacifemarkedet er uden Forandring. Fra British Columbia til Australien indikerer omkring 65,500 for 480,000 Cbft.

bale Baad, og British Columbia 5 Havne Sydafrika indikerer omkring £10,000 for 500,000 Cbft. bale Baad.

Østens Markeder er uden større Aktivitet. Soyabønner er sluttet til den lavere Rate af 24/-, hvilket kan gentages, hvorimod Ris fra Saigon vil betale 26/6d., hvilket er en lille Bedring i Noteringen sammenlignet med sidste Uge. Fra fransk Indokina noteres iøvrigt Anthracit til U.S.N.H. til 18/- fio, og samme Rate er betalt til St. Lawrence. Port Redon/Middelhavet har betalt 22/6d.

De indiske Markeder er maaske en Kende livligere. Madras/U.K. Cont. vil betale 26/- Option Karachi Lastning, 23/6d. for Linsæd/Kærner. Hvede fra Karachi til U.K. er sluttet til 21/-, men det er muligt, at der kan faas 6d. mere.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene stadig utilfredsstillende. De udgaaende Kulrater tenderer stadig nedefter, Wales/Lower Plate 11/6d., enkelte Befragtere noterer endog kun 11/-. Wales/Alexandria 6/6d. og Wales/Vestkyst Italien 6/-. Middelhavet er stadig sløjt, og der kommer kun faa nye Forretninger paa Markedet.

Paa Trælastmarkederne har der endnu ikke vist sig noget Tegn til større Aktivitet, og det er yderst vanskeligt at placere Tonnage, hvorfor en Række typiske Trælastbaade derfor ogsaa er oplagt.

Paa Timecharter Markedet har der været noget større Aktivitet, og det synes som om Rederne nu er mere villige til at diskutere Forretning paa Basis af Befragternes Ideer. Norsk 12½ knobs Dieselbaad sluttedes f. Eks. for 912 Maaneder til \$1.35, og lignende Type norsk Diesel sluttedes for River Plate Rundtur og Tilbagelevering 4/6 Maaneder Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. Vestindia Markedet har kun vist ringe Interesse for Tonnage. Raterne ligger omkring \$1.40 for 4,000 Tonnere for Rundtur.

	Tons
Island	2,800
Tyskland	4,505
Gibraltar	7,705
Marokko (fransk)	2,800
Syrien	13,405
Portugal	1,100
Bunkerkul	85,641,4

Nordisk Skibsrederforenings Generalforsamling

Nordisk Skibsrederforening afholdt sin 49. ordinære Generalforsamling i Bergen Mandag den 20. ds. Model afholdtes Mandag Eftermiddag, hvor Formanden, Skibsreder Lauritz Kloster, Oslo, aflagde Beretning. Om Aftenen var der Banket og Tirsdag Formiddag var Deltagerne Gæster hos Skibsreder Joh. Ludv. Mowinkel paa Moldegaard.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Jubilæum

Fredag den 1. Juli fejrer Skibsmægler P. A. Nielsen, Faaborg, 25 Aars Jubilæum som edsvoren Skibsmægler i Faaborg.

Indenfor Skibsfartskredse har Skibsmægler P. A. Nielsen et godt Navn, og mange Tillidshverv, bl. a. er han Formand for Provinsmæglerforeningen for Danmark, Medlem af den af Handelsministeriet nedsatte Mæglerkommission samt Censor ved Skibsmæglereksamen.

Skibsmægler P. A. Nielsen har faaet sin første Uddannelse i Skibsmægler-Firmaet Julius Mortensen, Fredericia, og kom derfra ind til Rederiet Holm & Wonsild, hvor han i mange Aar var Chef for Firmaets Kul Befragtnings Afdeling, indtil han 1. Juli 1913 fik Bestalling som edsvoren Skibsmægler efter afdøde Konsul P. Nielsen i Faaborg. Her har Skibsmægler Nielsen skabt sig en meget smuk Position, og paa Jubilæumsdagen vil han fra mange Sider erfare, hvor afholdt han er. Ogsaa Dansk Søfarts Tidende bringer Jubilæaren de bedste Ønsker.

Sv.—

De skandinaviske Sømændshjem

Foreningen for de skandinaviske Sømændshjem i fremmede Havne har holdt det aarlige Fællesmøde i Oslo. Hovedbestyrelsen bestaar af Admiral Berglund, Oslo, Formand, Admiral H. Ericsson, Stockholm, Kammerherre J. Arfwedson, Stockholm, Skibsreder And. Smith, Stockholm, Admiral A. Topsøe-Jensen, København, Grosserer K. Leth, København, Kommandørkaptajn F. C. Pontoppidan, Kø-

benhavn, Generalkonsul Arth. H. Mathiesen, Oslo, Advokat J. Middelhøhn, Oslo, med Overretssagfører D. Kölner, Augustson, Oslo, som Hovedsekretær. Formanden fremlagde Beretning og Regnskab, som enstemmigt blev godkendt. Formanden genvalgtes, og til Viceformænd valgtes Admiral Topsøe-Jensen og Admiral Ericsson.

Skibsfarten paa San Francisco

Konsulatet i San Francisco meddeler:

Skibsfarten havde det bedste Aar siden 1928, og Arbejdsforholdene var efter den store Havnestrejkes Ophør (5. Februar) relativt rolige. Der forekom saaledes ingen Strejker, og de i de forudgaaende Aar saa hyppigt forekommende mindre Arbejdsstandsninger var kun i faatal. Fragtmarkedet var paa alle Ruter fast og stigende fra Aarets Begyndelse med Kulminationen omkring Oktober, hvorpaa der indtraadte en betydelig Nedgang, der havde sin Rod i Verdensfragtmarkedets Svaghed foruden i stedbestemte Forhold, saasom Krigen i Østasien og den meget ringe canadiske Hvedehøst. Den kinesisk-japanske Konflikt standsede al Vareudveksling mellem Pacifickysten og Shanghai, og Handelen paa Japan forringedes meget betydeligt. Skibsfarten paa Europa led i Foraarsmaanederne et ikke ringe Tab paa Grund af en ved den tidligere berørte Frostperiode i den første Del af Aaret forarsaget Skade paa Citrusfrugten, der havde til Følge, at Appelsin-eksporten til Europa gik ned til en Brokdel af den sædvanlige.

Trods Broen!

A/S Lillebælts-Overfarten har klaret sig godt sidste Aar. Paa Generalforsamlingen oplystes, at trods Konkurrencen med Lillebælts-Broen havde der været Stigning i Antallet af overførte Biler, ligesom ogsaa Persontrafikken var steget betydeligt.

Regnskabet viste et Overskud paa 11,952 Kr.

Rederiet J. Lauritzen bygger nyt Skoleskib

Rederiet J. Lauritzen har paa Gl. Hestehauge Værft ved Svendborg bestilt et nyt Skoleskib. Det bliver nærmest et Søsterskib til Rederiets nuværende Skoleskib, Motorskonnerten »Fanø«, bygges helt af Eg og Bøg og skal være færdig til Aflevering 1. Marts 1939.

Verdensudstillingen i New York

Forberedelserne til den kommende Verdensudstilling kan komme til at berede den danske Afdelings Arrangører Vanskeligheder, idet Udstillingskomiteen i New York oprindeligt havde stillet 1000 Kvadratmeter til Raadighed for en dansk Udstilling, men senere har skaaret Areal ned til det halve, 500 Kvadratmeter, hvilket kun er en Fjerdedel af, hvad der var ønsket. Til Gengæld er det anviste Areal beliggende paa en meget fremtrædende Plads, nemlig i den første Udstillingsbygning indenfor Hovedindgangen med Front ud til selve Udstillingens Hovedgade.

To af Udstillingens Repræsentanter har i denne Uge været i København.

Stort Arbejde til Svendborg Skibsværft

Svendborg Staalskibsværft har i disse Dage faaet overdraget et stort Reparationsarbejde, nemlig paa Statens Redningsdamper »Veskysten«, et Arbejde, der har været udbudt til Landets Værfter. Det drejer sig om et Beløb paa 120,000 Kr. Skibets Skrog skal delvis fornyes, og der skal nyt Dæk i, ligesom Kahyllerne skal ombygges. Arbejdet skal paabegyndes i August.

Haderslev-Damperen »Aarø« opbragt

Damperen »Aarø«, tilhørende Rederiet I. I. Petersen i Haderslev, er i Torsdags blevet opbragt af en Franco-Trawler og ført ind til Ceuta. Damperen, der blev opbragt ved Gibraltar og var i ganske neutral Fart med en Ladning Erts fra Setubal til fransk Middelhavshavn, blev dog efter 15 Timers Ophold i Ceuta frigivet og kunde fortsætte Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Af de andre opbragte danske Dampere er Dansk-Norsk's »Niels R. Finsen« ogsaa blevet frigivet og har fortsat Rejsen til Oran, mens Holm & Wonsilds Damper »Jan« som nævnt er blevet dømt som »god Pris« og taget i Besiddelse af Francos Folk.

Statens Skoleskib »Danmark«

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har fra Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib »Danmark« modtaget Beretning om Virksomheden i Finansaaret 1937—38 og offentliggjort den. Det hedder bl. a. heri:

Bestyrelsesraadet er uforandret.

Ved Udgangen af Finansaaret 1936—37 laa Skoleskibet fortøjet mellem Pælene paa Flaadestationen med ca. 15 Elever, der frivilligt havde meldt sig til Afrignings- og Eftersynsarbejder, hvilken Tjeneste de efter de gældende Bestemmelser i et vist Omfang kan faa godsrevet i den for Erhvervelse af Søneringsbevis fornødne Fartstid.

Den 30. April paabegyndtes ved Orlogsværftet 4 Aars Hovedeftersyn og foretoges nogle Apteringsændringer.

I Dagene 11.—14. Juni indtoges Proviant, Vand og Storer, og den 14. Juni mødte 69 nye Elever paa Orlogsværftet, hvor de alle bestod en Ekstra-Synsprøve, blev beklædt og indkvarteret om Bord sammen med 15 Elever fra foregående Togt, der kun skulde deltage i Togtets Sommerafsnit for at opnaa et helt Aars Sejlskibs fart.

Kaptajn var K. L. Hansen, Forstestyrmand K. Langevad, Andenslyrmand P. Holm Eriksen, Maskinmester S. Klitzbüll Jørgensen.

Der var 72 nye Elever indtil 5/9, derefter 120 Elever, 15 for forrige Togt.

Den 15. Juni paamønstredes Besætningen. Kl. 14 hejstes

Flag og Stander, og derefter afsejledes til Ankerplads udfor Vedbæk, hvor de indledende Øvelser paabegyndtes.

Den 7. Juli installeredes og korrigeredes et transportabelt Radiopejleapparat i Stedet for det tidligere, hvis Funktion aldrig havde været helt tilfredsstillende.

Indtil 9. Juli foregik den systematisk fremadskridende Organisation og indledende Øvelser, samme Dag foretog Bestyrelsesraadet Inspektionssejlsads fra København til Helsingør. I Tiden indtil 28. Juli ankrede ved Ordrupnæs, paa Nyborg Fjord, paa Korsør Red, udfør Romsø, paa Aarhus Red og 28. Juli i Ebeltoft Vig. Her fortsattes Øvelserne til Ankers med Roning og Fartøjssejlsads, Udføring af Varp, Skiftning af Sejl samt Op- og Nedrigning af Ræer. Den 5. August lettedes fra Ebeltoft Vig, og den 6. August ankrede i Sandefjord i Norge.

Den 11. lettedes fra Sandefjord og ankrede ved Karrebæksminde, hvor der foretoges forskellige større Skibsarbejder fra den 13. til den 19. Den 19. ankrede ved Kerteminde og den 20. ved Kalundborg.

Skoleskibet gik i Havn den 22. for at fylde Vand og foretog her Øvelse med Redningsstol tværs over Havnen.

Den 23. sejledes mod Sundet og ankrede undervejs ved Ballen. Den 28. ankrede udfor Vedbæk, og 1. September toges Bøje i Københavns Yderhavn for at gøre klar til Togtets Vinterafsnit.

Den 6. September mødte 48 Elever, hvoraf 45 fra »Georg Stage«; den 7. paamønstredes de nye Elever, og Kl. 14 s D. kom Repræsentanter for Bestyrelsesraadet og Handelsministeriet om Bord, hvorefter Skoleskibet for Sejl alene stod ud af Havnen. Efter at Bestyrelsesraadet var landsat ved Helsingør, krydsedes med stormende Kuling nordpaa i Kattegat; den 10. passeredes Skagen, og man naaede Newcastle den 15. September.

Den 20. September afsejledes fra Newcastle, og 11. Oktober ankrede paa Funchal Red.

Ved Madeira skiftedes Vintersejlene med Sommersejl, og den 12. fortsattes Rejsen mod Bahia.

Den 29. afsejledes mod Martinique, og da Vinden stod meget nordlig, krydsedes østefter i 11 Dage; Julen holdtes i Søen, og først den 28. December ankrede paa Fort de France's Red.

Den 3. Januar afsejledes mod Jamaica, hvor der ankrede ved Kingston den 9.

I Kingston foretoges Skibsarbejder og særlig Fartøjsøvelser paa den udmærkede Red.

25. Januar ankrede ved Munden af Savannah River; den 26. sejledes op til Savannah, og her fortøjedes. Efter at Vintersejl var slaaet under, afsejledes med Portsmouth som Maal. Den 3. Februar konstateredes Blindtarmsbetændelse hos Skibslægen, Dr. A. Biering, og Føreren holdt af mod nærmeste Havn, der var Charleston. Ankomsten her til fandt Sted den 5. om Aftenen, og Lægen blev straks opereret paa Bakers Hospital for Blindtarmsbetændelse med Perforation; det lykkedes at redde Patientens Liv, og Doktoren er senere vendt tilbage som helbredet. Efter nogle Dages Forløb antoges en ung amerikansk Læge, Dr. Baker, til Hjemrejsen, som paabegyndtes den 10. Februar.

Hele Rejsen over Nord-Atlantehavet foregik med stiv til stormende Kuling med SV., V., og NV.-lige Vinde indtil 28. Februar, da man mødte fløve nordlige og nordøstlige Vinde tæt Vest for den engelske Kanal; paa Grund heraf naaede man først Spithead Red den 10. Marts.

Den 17. Marts ankrede ved Vedbæk efter en smuk Sejlsads med logget Fart paa over 13 Knob.

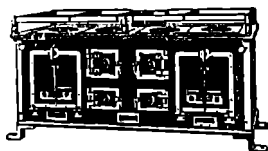
Skoleskibet »Danmark«s 5te Togt var dermed afsluttet, efter at der var udsejlet ialt 20,963 Sømil, hvoraf 265 for Sejl og Motor.

De gamle Sømands Dag

Torsdag afholder »Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond« sin aarlige »De gamle Sømands Dage«, til hvilken der velvilligst er stillet Vogne til Raadighed af Forsvarsministeriet, Kgl. Dansk Automobilklub, forskellige Institutioner og private i København og Nordsjælland.

De fire Vogntog, der udgaar fra henholdsvis Alderdomshjemmet i Valdemarsgade, Strandvejshjemmet i Espergærde, Prins Georgs Hjem ved Helsingør og Hvilehjemmet i Lillerød, mødes i Fiskebæk, hvor de gamle drikker Kaffe paa Fiskebæk Hotel. Derefter køres til Hillerød, hvor der er Middag for de gamle paa Hotel »København«, og her kommer Fondens Protektor, Prins Valdemar, og Prins

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

“APEXIOR”
REGISTERED

POUL WEEKE & Co. - København V

Central 2892

Vodroffavej 19

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21.6.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEWYORK	453,25	AMSTERDAM	250,70
BERLIN	182,20	STOCKHOLM	115,85
PARIS	12,70	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,80	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	103,90	PRAG	15,85
ROM	24,00	WARSAWA	85,75

m.s. *Chilean Reefer* ank. Los Angeles 28.6.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Dairen 26.6. udg.
 s.s. *Christiansborg* ank. Kbhvn. 21.6.
 m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Campana 27.6.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Helsingør 20.6.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Wiborg 24.6.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Aalborg 27.6.
 s.s. *Clara*, Jensen, oplagt i Kbhvn.
 m.s. *Columbia*, Bronér, forv. afg. Marshfield Ore 24.6.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Barry 9.6. til Newfoundland.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Sydney 25.6.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 27.6.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Stockholm 20.6. til Norrkøping.
 s.s. *Dagmar* ank. Cardiff 27.6.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Riga 25.6.
 m.s. *Danmark* forv. ank. Bergen 2.7.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Penang til Suez 25.6. hjg.
 s.s. *Delaware* afg. Baltimore 27.6. til Norfolk, Va.

E

s.s. *E. M. Dalgas* pass. Dunnet Hd. 23.6. vestg.
 s.s. *Ebro* afg. Leixoes 26.6. til Kbhvn.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Pugwash 14.6.
 s.s. *Effie Mærsk* afg. Aalborg 22.6. til Danzig.
 s.s. *Egholm* afg. Antwerpen 23.6. til Algier.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Dakar 21.6.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Port Arthur 10.6.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 20.5.
 s.s. *Elisabeth* ank. Borgå 20.6.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Cornerbrook 17.6.
 s.s. *Ellen* pass. Hanstholm 23.6. vestg.
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 4.6.
 s.s. *Else* ank. Rochester 26.6.
 s.s. *Emanuel* afg. North Sydney 22.6. til Preston.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Swansea 24.6.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Karachi 13.6.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Energi*, oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Gdynia 26.6. til Ostende.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* ank. Shields 24.6.
 s.s. *Erna* ank. Calais 27.6.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. St. Thomas til London 18.6. hjg.
 s.s. *Ester* pass. Skagen 25.6.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, afg. Kbhvn. 28.6.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Riga 25.6.
 s.s. *Estrid* afg. Barry 17.6. til Rio de Janeiro.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Southampton til St. Thomas 27.6. udg.

F

m.s. *Fano* ank. Keflavik 25.6.
 s.s. *Finland* afg. Gdynia 22.6. til Antwerpen.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Marseilles 28.6. hjg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Helsingør 26.6.
 s.s. *Frankrig* ank. Danzig 21.6.
 s.s. *Fredensborg* ank. Leningrad 22.6.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Julianehaab 26.6.
 s.s. *Freja* afg. Helsingør 15.6. til Umeå.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 25.6.
 s.s. *Frode* ank. Helsingør 19.6., afg. 28.6. til Rønnebyredd.
 s.s. *Fylla* ank. Wiborg 17.6.

G

s.s. *Georgia* afg. Kbhvn. 27.6. til Gdynia.
 s.s. *Gerda* pass. Kbhvn. 29.6.
 s.s. *Gerd* afg. Trinidad 18.5. til Caripito.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Libreville 16.6.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Chester 16.6.
 s.s. *Gorm* afg. New York 22.6. til Oslo.
 s.s. *Grete* pass. Flores 24.6.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Philadelphia 23.6. til Baltimore.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* ank. Danzig 13.5.
 s.s. *Gudrun* ank. Svendborg 16.6.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Penang 11.6.
 s.s. *Gunhild* afg. Cork 23.6. til Goole.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Glovertown, N.F. 14.6.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Hongkong 4.6.
 s.s. *Gyda* afg. Cardenas 9.6. til Montreal.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Mariager 26.6.
 s.s. *Halfdan* afg. Kbhvn. 28.6. til Dunkirk.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Haifa 21.5. til Constantza.
 s.s. *Hans*, From, afg. Landskrona 28.6. til Danzig.
 s.s. *Hans Broge* afg. Port Talbot 15.6. til Huelva.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Cardiff 31.5.
 s.s. *Harald* afg. Swansea 25.6. til Kbhvn.
 s.s. *Harriet* afg. Palermo 25.6.
 s.s. *Helene* ank. Rochester 24.6.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 20.6.
 m.s. *Helvig* afg. New York 14.6.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Le Havre 15.6. til Houston.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Gdynia 19.6.
 m.s. *Herdís* afg. Liverpool 17.6. til Las Palmas.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Safi 17.6.
 s.s. *Hilde* pass. Dungeness 17.6. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 26.6. til Manchester.
 s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Holland* ank. Saksøbing 20.6.
 s.s. *Hroar* afg. Hull forv. 1.7. til Kbhvn.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Nakskov 15.6.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. London 23.6. til Flensburg.
 s.s. *Inger Toft* afg. Pictou 15.6.
 s.s. *Inger* pass. Dover 20.6.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Barry 24.6.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Kbhvn. 25.6. til Grangemouth.
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Pedersen, afg. Gdynia 24.6. til Rotterdam.
 s.s. *Ivar* afg. Norfolk, Va., 25.6. til Gulfen.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn 26.6.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Haifa 16.6.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, oplagt i Kbhvn.
 m.t. *Jane Mærsk* ank. Antwerpen 22.6.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Port Said til Sfax 25.6. hjg.
 s.s. *Jenny* afg. Bayonne 28.6.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Dieppe 18.6. til Twillingate.
 s.s. *Johanne* pass. Finisterre 29.6.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Flowers Cove 22.6. til Ridham Dock.
 s.s. *Jonna* afg. Rio de Janeiro 28.6.
 s.s. *Juliane* afg. Danzig 9.6.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Bangkok 23.6. udg.
 s.s. *Jutta* pass. Helsingør 25.6.
 s.s. *Jytte* afg. Danzig 22.6. til Leningrad.
 s.s. *Jægersborg* ank. Danzig 26.6.

K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Portlshend 24.6.
 s.s. *Karen Toft* afg. San Juan 24.6.
 s.s. *Karen* ank. Boston 21.6.
 s.s. *Karla* afg. Malta 27.6.
 s.s. *Katholm* ank. Liverpool 23.6.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Port Arthur 15.6.
 s.s. *Keiserinde Dagmar* pass. Flamboro' Hd. 24.6. nordg.
 s.s. *Kentucky* afg. Aalborg 11.6. til New York.
 s.s. *Kirsten* ank. Hamburg 17.6.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. London 24.6.
 s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, ank. Sarpsborg 27.6.
 s.s. *Knud* ank. Manchester 25.6.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Anuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Burntisland 23.6.
 s.s. *Knut* afg. Oran 23.6. til London.
 s.s. *Kongea* afg. Skive 15.6. til Finland.

L

s.s. *Laila* ank. New York 25.6.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Colombo 28.6. udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* pass. St. Antonio 26.6.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Mormugao 3.6.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Madras 15.6.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Kalix 24.6.
 s.s. *Lilian* afg. Gdynia 28.6.
 s.s. *Lilleborg* afg. Immingham 25.6.
 s.s. *Lily* pass. Kbhvn. Red. 20.6.
 s.s. *Linda* ank. Port Talbot 25.6.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Gdynia 22.6.
 s.s. *Lotta* ank. Kotka 28.6.
 s.s. *Lotte* ank. Bayonne 6.6.
 m.s. *Louisiana* afg. Rio 13.6. til Madeira.
 m.s. *Lundby* ank. Georgetown 26.6.
 s.s. *Lynce* pass. Hals 20.6.

M

s.s. *Magnus* ank. Bordeaux 25.6.
 s.s. *Maja* ank. Helsingfors 27.6.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Singapore 4.6.
 s.s. *Mano*, Rasmussen, ank. Middlesbrough 21.6.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Los Angeles 22.6. til New York.
 s.s. *Margit*, Johansen, pass. Kbhvn. 23.6. p. R. t. Bordeaux.

s.s. *Margrete* afg. Pateniemi 21.6.
 s.s. *Margrethe* ank. London 28.6.
 s.s. *Marianne* pass. Frederikshavn 14.6.
 s.s. *Marie Toft* ank. Lissabon 19.6.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Tampico 11.6.
 s.s. *Marna* afg. Mollendo 24.6.
 m.s. *Marocco* afg. Kbhvn. 27.6. til Antwerpen.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Boston Mass. 25.6.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Skagen 22.6. sydg.
 s.s. *Marx* pass. Kbhvn.s Red 19.6.
 s.s. *Maryland* ank. Aalborg 26.6.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Antwerpen 17.6.
 s.s. *M. C. Holm* afg. Botwood, N.F. 23.6. til Three Rivers.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Aden til Colombo 24.6. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 22.6.
 s.s. *Michael Jebson* afg. Hongkong 1.6. til Swatow.
 s.s. *Minsk* afg. Lisbon 27.6. til Esbjerg.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Danzig 24.6.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* pass. Helsingør 28.6.
 s.s. *Nancy* afg. Cardiff 28.6.
 s.s. *Nerma* pass. Dungenes 25.6.
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 17.6. til Buenos Aires.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Legaspi 23.6. til Karlshamn.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Los Angeles 1.6.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Ceuta 21.6.
 s.s. *Niobe* ank. Odense 28.6.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* afg. Los Angeles 4.6. til Yokohama.
 s.s. *Nordborg* ank. Manchester 25.6.
 s.s. *Nordby* afg. Kbhvn. 20.6. til Danzig.
 m.s. *Norden* afg. Galveston 15.6. til Kobe.
 m.s. *Nordfarer* ank. Quebec 21.6.
 m.s. *Nordhavet* ank. Liverpool 16.6.
 m.s. *Nordhval* ank. Yawata 26.5.
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 11.6.
 s.s. *Nordlys* afg. Quebec 8.6. til Rotterdam.
 m.s. *Nordpol* afg. Fremantle 17.6. til Patras.
 m.s. *Nordvest* afsluttet Prøvetur fra Nakskov Skibsværft.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Avonmouth 4.6. til New Orleans.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 28.6.
 s.s. *Olga* afg. Hull 24.6.
 m.s. *Olga S.* ank. London 18.6.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Stettin 22.6.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. New York 17.6.
 m.s. *Oregon* ank. Rosario 24.6.
 s.s. *Orion* ank. Bordeaux 20.6.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Gdynia 27.6.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Philadelphia 19.6.
 s.s. *Ove Toft* ank. Risør 22.6.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Ushant 21.6.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Sorel 18.6.
 m.s. *Panama*, Juel-Christensen, afg. Adelaide til Melbourne 27.6. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, pass. Kap Farvel 23.6. p. R. t. Egedesminde.
 s.s. *Paula* pass. Cristobal 21.6.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Bremen 24.6. hjg.
 ss. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Norfolk 13.6.
 s.s. *Pia* pass. Holtzenau 27.6.
 s.s. *Polly* ank. Trångsund 19.6.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Goole 25.6.

R

m.s. *Ragnhild* afg. London 24.6. til Alexandria.
 s.s. *Randa* pass. Gibraltar 29.6.
 s.s. *Riga* afg. Danzig 27.6.
 s.s. *Rigmor* afg. Danzig 14.6. til Sutton Bridge.
 s.s. *Rikke* afg. Huelva 1.6. til King's Lynn.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 26.6.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Kbhvn. 4.5. til Hamburg.
 s.s. *Robert* pass. Kbhvn.s Red. 19.6.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 15.6. til Antwerpen.
 s.s. *Rosenborg* afg. Port de Bouc 26.6.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 28.6. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Cebu 27.5.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Bordeaux 23.6.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Blyth 25.6.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Nantes 22.6.
 s.s. *Sejro*, Teilman Thomsen, afg. Akureyri 25.6.
 s.s. *Selma* ank. Veitsieluot 26.6.
 s.s. *Sessa* afg. Corral 24.6.
 m.s. *Stam*, Ravnsnæs, afg. Geona for Port Said 27.6. udg.
 s.s. *Signe* afg. Gravesend 23.6. til Antwerpen.
 s.s. *Sigrid* ank. Methil 21.6.
 s.s. *Silkeborg* afg. Dover 24.6.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Aalborg 23.6. til Hernosand.
 s.s. *Skagen* ank. Hull 26.6.
 s.s. *Skagerak* pass. Dunnet Head 20.6.
 s.s. *Skandia* afg. Rotterdam 26.6.
 s.s. *Skjold* ank. Gdynia 27.6.
 s.s. *Skodsborg* ank. Le Havre 25.6.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 28.6. til Gdynia.
 s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Falmouth 24.6.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. St. Anthony, N.F. 14.6. til London.
 s.s. *Sophie* ank. Klaipeda 20.6.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Finisterre 25.6. p. R. t. Leghorn.
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen 27.6. til Kolding.
 s.s. *Stella* afg. Kemi 27.6.
 m.s. *Stensby* ank. Port Alice 19.6.
 m.s. *Stjerneborg* afg. San Pedro 7.6.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Hull 27.6.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Dunnet Hd. 23.6. vestg.
 s.s. *Svanhild* ank. Kbhvn. 24.6.
 s.s. *Svend Pii* afg. Sidney, N.S. 18.6.
 s.s. *Søborg* ank. Danzig 26.6.

T

s.s. *Taarholm* ank. Danzig 28.6.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 20.6.
 s.s. *Tanja* pass. Helsingør 27.6.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. afg. Kobe 26.6.
 s.s. *Teddy*, Meyer, pass. Kieler Kanalen 29.6.
 s.s. *Tekla* ank. Kbhvn. 20.6.
 s.s. *Tennessee* afg. Santos 28.6. til Rio.
 m.s. *Thyra S.* afg. Newcastle, N.B. 22.6. til Sunderland.
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 25.6. til Antwerpen.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, oplagt i Aarhus.
 s.s. *Tove* pass. Skagen 22.6. vestg.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Prinzapolka 12.6.
 s.s. *Transporter* pass. Skagen 15.6. p. R. t. Burntisland.
 s.s. *Trio*, Svane, pass. Hull 29.6.
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 28.6. til Trondheim.
 s.s. *Tula* ank. Beyrouth 28.6.
 m.s. *Tunis* ank. Catania 26.6.
 m.s. *Tureby* afg. Ibicuy 21.6. til New York.

U

s.s. *Ulla* afg. Havre 28.6.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Dunnet Hd. 24.6. vestg.
 s.s. *Uranienborg* pass. Carysfort 24.6.

V

s.s. *Valborg* ank. Dungeness 21.6.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Gdynia 26.6. til Boulogne s. M.
 s.s. *Venus* pass. Azores 21.6. p. R. t. Marseilles.
 s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
 s.s. *Viborg* ank. Tunis 25.6.
 s.s. *Viola* afg. Alexandria 17.6.
 s.s. *Virginia* afg. Kolding 28.6. til Vejle.
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, pass. Panama Kanalen 7.6.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Blyth 24.8.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Tyne 23.6.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 28.6. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Waasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

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



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sei. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —
Brasilien — Nordafrika — Italien —
Spanien — Portugal — Frankrig —
Belgien — Tyskland — Storbritannien —
Island — Norge — Sverige — Danzig —
Letland — Litauen — Estland —

GIESCHE HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

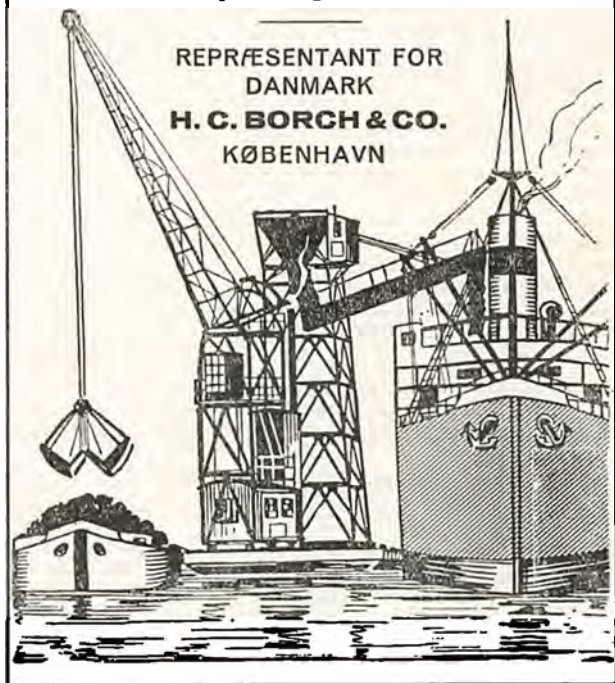
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.



REPRÆSENTANT FOR
DANMARK
H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

ROTTERDAM

Telephones:
34830 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

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

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

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 29. Juni 1938.

Nr. 26.

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

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

I. Østersøen.

1925. (T). Sverige. Stockholm. Almagrundet Fyrskib midlertidig ombyttet.
(U. f. s. Nr. 25/1808. Stockholm 1938.)
Fyrskibet *Almagrundet* paa c. 59° 09' N. 19° 09' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Signaler er uforandret, men Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr.
(E. f. S. Nr. 23/1728 1938.)
1926. Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 25/1807. Stockholm 1938.)
Fyrskibet *Svenska Björn* paa c. 59° 35' N. 19° 56' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 17/1255 1938.)
1927. Sverige. Bottniske Bugt. Königsgrund. Sømærke flyttet.
(U. f. s. Nr. 25/1802. Stockholm 1938.)
Den sorte Stage med 2 Balloner paa 63° 26',₁₈ N. 19° 50',₀₅ E. er flyttet til 63° 26',₆₀ N. 19° 50',₁₀ E.
1928. Sverige. Bottniske Bugt. Norrbyskärr. Sømærke inddraget.
(U. f. s. Nr. 25/1801. Stockholm 1938.)
Stagen med Kost paa 63° 32',₅₅ N. 19° 53',₉₀ E., ved en 3 m Grund, er permanent inddraget.
1929. Sverige. Bottniske Bugt. Västra Kvarken. Utliggaren. Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 25/1797. Stockholm 1938.)
En Stage er udlagt paa 63° 49',₀₀ N. 20° 45',₇₅ E. N. for 1,5 m Grunden ved *Utliggaren*.
(E. f. S. Nr. 17/1257 1938.)
1930. Sverige. Bottniske Bugt. Skellefteå Havneomraade. Sømærke inddraget.
(U. f. s. Nr. 25/1799. Stockholm 1938.)
Da Grunden *Vilan* er bortgravet til en Dybde af 8 m er Stagen med Kryds paa c. 64° 40',₉ N. 21° 15',₂ E. permanent inddraget.

- 1931. Sverige. Bottniske Bugt. Kågnäset. Bullerbotten. Sømærke udlagt.**
(U. f. s. Nr. 25/1798. Stookholm 1938.)
En Stage er udlagt paa $64^{\circ} 46'_{,15}$ N. $21^{\circ} 18'_{,10}$ E. E. for 2 m Grunden ved *Bullerbotten*.
- 1932. Sverige. Bottniske Bugt. Indsejlingen til Luleå. Sømærke flyttet.**
(U. f. s. Nr. 25/1796. Stookholm 1938.)
Stagen med Kost paa $65^{\circ} 24'_{,33}$ N. $22^{\circ} 15'_{,55}$ E. er flyttet til $65^{\circ} 24'_{,45}$ N. $22^{\circ} 15'_{,47}$ E.
- 1933. Sverige. Bottniske Bugt. Indsejlingen til Luleå. Afmærkning forandret.**
(U. f. s. Nr. 25/1795. Stookholm 1938.)
1. *Abelsgrund*. Den sorte Stage med hvidt Bælte og 3 Balloner paa $65^{\circ} 13'_{,30}$ N. $22^{\circ} 13'_{,30}$ E. er flyttet til $65^{\circ} 13'_{,25}$ N. $22^{\circ} 13'_{,55}$ E.
2. *Sethsgrund*. Den sorte Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon paa $65^{\circ} 15'_{,05}$ N. $22^{\circ} 12'_{,30}$ E. er flyttet til $65^{\circ} 15'_{,90}$ N. $22^{\circ} 12'_{,30}$ E.
3. *Borussiagrund*. Den røde Stage med 2 nedadventde Koste over 1 Ballon paa $65^{\circ} 20'_{,75}$ N. $22^{\circ} 15'_{,10}$ E. er flyttet til $65^{\circ} 20'_{,72}$ N. $22^{\circ} 14'_{,80}$ E.
4. *Germandöhällan*. Den sorte Stage med 1 Ballon paa $65^{\circ} 22'_{,85}$ N. $22^{\circ} 13'_{,80}$ E. er flyttet til $65^{\circ} 22'_{,90}$ N. $22^{\circ} 14'_{,00}$ E.
- 1934. Finland. Skärgårdshavet. Indløbet til Mariehamn. Marhällan. Taagesignal oprettet. Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 17/505. Helsingfors 1938.)
1. Paa $60^{\circ} 01' 53''$ N. $19^{\circ} 52' 19''$ E. er oprettet et Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver 20^s. Klokken er anbragt i et 11 m højt, rundt, sort Betontaarn. Taagesignalet er traadt i Virksomhed.
2. Ved Siden af det i (1) nævnte Taarn er paa en Fyrpæl tændt et nyt Fyr, *Marhällan* Fyr, der viser hvidt Hurtigblink, 10 Blink hver 6^s. Flammens Højde: 14 m.
- 1935. Finland. Skärgårdshavet. Skiftet. Kihti Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 17/499. Helsingfors 1938.)
Paa $60^{\circ} 04' 31''$ N. $21^{\circ} 08' 06''$ E. er tændt et nyt Fyr, *Kihti* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 5,7^s. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: c. 14 Sm. Sort, ottekantet Fyrlanterne med hvidt Tag paa et sort Betontaarn. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pej. fra c. 83° til c. 92° . 4. Grønt i Pej. fra c. 173° til c. 239° .
2. Hvidt i — - c. 92° - c. 95° . 5. Hvidt i — - c. 239° - c. 244° .
3. Rødt i — - c. 95° - c. 173° . 6. Rødt i — - c. 244° - c. 263° .
(E. f. S. Nr. 23/1731 1938.)
- 1936. Finland. Skärgårdshavet. Åland Skærgaard. Rangskär. Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 17/509. Helsingfors 1938.)
Paa $60^{\circ} 15' 07''$ N. $21^{\circ} 12' 24''$ E. er tændt et nyt Fyr, *Rangskär* Fyr, der viser hvidt og rødt Hurtigblink, 60 Blink pr. Min., Blink 0,2^s, Mørke 0,8^s. Flammens Højde: 6 m. Hvid Betonstøtte. Fyret lyser, som følger:
1. Rødt i Pej. fra c. 79° til c. 95° . 2. Hvidt i Pej. fra c. 95° til c. 79° .
- 1937. Finland. Skärgårdshavet. Palva. Palvanmutka. Afmærkning forandret.**
(U. f. s. Nr. 17/506 og 17/507. Helsingfors 1938.)
Den hvid- og rødmaalede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $60^{\circ} 27' 47''$ N. $21^{\circ} 38' 04''$ E. er permanent inddraget og erstattet med en hvid- og rødmalet Lystønde, *Palvanmutka* Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,2^s, Mørke 1,8^s.
- 1938. Finland. Skärgårdshavet. Åbo Skærgaard. Loukeenkari. Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 17/508. Helsingfors 1938.)
Paa $60^{\circ} 19' 36''$ N. $21^{\circ} 50' 16''$ E. er tændt et nyt Fyr, *Loukeenkari* Fyr, der viser hvidt og rødt Hurtigblink, 60 Blink pr. Min., Blink 0,2^s, Mørke 0,8^s. Flammens Højde: 7,5 m. Hvid Betonstøtte. Fyret lyser, som følger:
1. Hvidt i Pej. fra c. 356° til c. 342° . 2. Rødt i Pej. fra c. 342° til c. 356° .

1939. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Helsingfors Havneomraade. Drumsø og Uttergrund Fyr nedlagt.

(U. f. s. Nr. 17/498. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte Fyr er nedlagt:

Drumsö (Laruttasaari) c. 60° 10' N. 24° 54' E.

Uttergrund (Saukonkari) c. 60° 09' N. 24° 55' E.

(Kort Nr. 276.)

1940. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Helsingfors Havneomraade. Dybde i Løb forandret.

(U. f. s. Nr. 16/482. Helsingfors 1938.)

Løbet fra *Södrahamn* gennem Sundet mellem *Sumparn* og *Blåbärslandet* til *Sörnäshamn* er uddybet fra 5,8 m til 6,1 m ved Middelvandstand.

c. 60° 10',₀ N. 24° 58',₅ E.

(Kort Nr. 276.)

1941. (T). Estland. Finske Bugt. Tallinn Anduvning. Skydeøvelser.

(N. t. M. Nr. 3/14. Tallinn 1938.)

I Tiden fra 15. August til 15. Oktober d. A. vil der om Natten blive afholdt Skydeøvelser i nedennævnte Omraader:

I.	59° 23' N. 24° 05' E.	59° 39' N. 24° 30' E.
	59° 34' N. 24° 05' E.	59° 29' N. 24° 42' E.
II.	59° 33' N. 25° 08' E.	59° 36' N. 24° 30' E.
	59° 43' N. 25° 08' E.	59° 32', ₅ N. 24° 34' E.
	59° 43' N. 24° 43' E.	59° 32', ₅ N. 24° 47' E.
	59° 39' N. 24° 30' E.	

Naar Skydeøvelser finder Sted i Omraade I, viser *Suurup* Bagfyr rødt Lys, og det W.-lige Indløb mellem *Naissaar* og *Suurup* er midlertidig lukket, hvorfor Skibe kun kan benytte det N.-lige Indløb mellem *Naissaar* og *Aegna*.

Naar Skydeøvelser finder Sted i Omraade II, viser *Naissaar* Fyr rødt Lys, og det N.-lige Indløb mellem *Naissaar* og *Aegna* er midlertidig lukket, hvorfor Skibe kun kan benytte det W.-lige Indløb mellem *Naissaar* og *Suurup*.

1942. (T). Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Taagesignaler forandres midlertidig.

(N. f. S. Nr. 25/2613. Berlin 1938.)

Lufttaagesignalet med Sirene og Undervandstaagesignalet med Membran vil være ude af Virksomhed i Tiden fra 1. Juli til 31. August d. A. I dette Tidsrum afgives Signaler med Sirene eller Klokke (En-Tone hver 15^s).

c. 54° 32',₁ N. 18° 34',₀ E.

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

1943. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk Rev. Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.

Lys- og Klokketønden *Taarbæk Rev* paa c. 55° 47' N. 12° 40' E. er midlertidig ombyttet med en almindelig Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter, men uden automatisk Klokkesignal.

(E. f. S. Nr. 25/1920 1938.)

1944. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opnaalingen den 21. Juni d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,8 m i E.-Siden af Renden, 5,8 m i Midten af Renden og 5,6 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 52' N. 12° 13¹/₄' E.

(E. f. S. Nr. 21/1595 1938.)

1945. (T). Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Langø Havn. Havnearbejder. Arbejderne med en Udvidelse af *Langø* Havn samt en Uddybning af Havnebassinet og Sejlrenden til en Dybde af 2,5 m er paabegyndt.
c. 54° 49' N. 11° 01',₃ E.
(Kort Nr. 296, 221, 298 og 299. Danske Lods, Side 338. Tillæg Nr. 3, Side 52. Havnelods, Side 129, Tillæg Nr. 1, Side 23.)

1946. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg. Havnegrænser. Det til Havnen hørende Søomraade afgrænses dels ved Linierne mellem følgende 4 Punkter: Duc d'Alben ved *Øksenhjærg* Dampmølle, den S.-ligste Duc d'Albe ud for *Frederikso's* SW.-Pynt, *Færgebroens* SE.-Hjørne og et Punkt 5 m E. for *Lystbaadehavns* S.-lige Molehoved, dels ved en Linie fra sidstnævnte Punkt og videre langs *Lystbaadehavns* W.-lige Mole og Kystlinien i en Afstand af 5 m uden for disse indtil Linien Skæring med det E.-lige Skel for Matr. Nr. 218 h af *Svendborg* Markjorder.
Svendborg Havn: c. 55° 03',₄ N. 10° 37',₃ E.
(E. f. S. Nr. 35/1699 1932. Kort Nr. 237. Havnelods, Side 188.)

1947. (T). Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnebygningsarbejder. Advarsel. (Meddelelse fra Havneingeniøren i Fredericia.) I Sommeren 1938 udføres der Havnebygningsarbejde ved Indsejlingen til *Fredericia* gamle Havn, hvilket nødvendiggør, at der udvises stor Forsigtighed ved Besejlingen.
c. 55° 33',₆ N. 9° 45',₆ E.
(E. f. S. Nr. 25/1869 1938. Havnelods, Side 62.)

1948. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel. Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes den 8. og 15. Juli d. A. Skydning med Gevær og Rekylgevær. Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/33 1938.
Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. 55° 10',₆ N. 9° 38',₈ E.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1949. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Sejersø NW. Lys- og Fløjtetønde atter i Orden. Lys- og Fløjtetønden *Sejersø NW.* paa c. 55° 56' N. 11° 03' E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 25/1923 1938.)

1950. Danmark. Kattegat. Aarhus Ledefyr. Oplysning om Forfyr's Plads. *Aarhus* forreste Ledefyr er beliggende paa 56° 10' 01" N. 10° 13' 21" E.
(Kort Nr. 252, 227, 278 og 211. Fyr-Fort. Nr. 147 b.)

1951. Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig Vinkelfyr. Oplysning om Plads. *Æbeltoft Vig* Vinkelfyr er beliggende paa 56° 13' 53" N. 10° 36' 40" E.
(Kort Nr. 252, 227, 278 og 211. Fyr-Fort. Nr. 138.)

1952. (P). Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig. Skadegrund W. Undervandshindring. Et Skib med et Dybgaende af 2,8 m rapporterer den 14. Juni d. A. at have tøret en Undervandshindring paa c. 56° 06' N. 10° 34',₈ E., c. 650 m 315° fra den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost *Skadegrund*. — Stedet vil blive nærmere undersøgt.

1953. (P). Danmark. Skagerrak. Indsejlingen til Hirtshals Havn. Afmærkning udlægges. I Løbet af den nærmeste Tid udlægges nedennævnte Sømærker ved Indsejlingen til *Hirtshals* Havn.
a. En rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost 230 m 348° fra Dækmolens Hoved.
b. En hvid Stumtønde med 1 nedadvendt Kost 500 m 6° fra E.-lige Molehoved.

c. En hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste 270 m 6° fra E.-lige Molehoved.

Hirtshals Havn: c. 57° 35',₆ N. 9° 57',₇ E.

(Kort Nr. 236. *Dansko Lods*, Side 123. Tillæg Nr. 3, Side 22. Havnelods, Side 92, Tillæg Nr. 1, Side 12. Søm.-Fort. Side 19, Nr. 8 A.)

1954. Norge. Skagerrak. Oslofjord. Horten Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Horten* Fyr paa c. 59° 24',₉ N. 10° 30',₂ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra 185° til 217°. | 5. Rødt i Pej. fra 322° til 357°. |
| 2. Rødt i — - 217° - 258°. | 6. Hvidt i — - 357° - 10°. |
| 3. Grønt i — - 258° - 273°. | 7. Rødt i — - 10° - 38°. |
| 4. Hvidt i — - 273° - 322°. | |

(Kort Nr. 236.)

1955. Norge. Skagerrak. Oslofjord. Torgersø. Taagesignal atter i Virksomhed.

(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1938.)

Torgersø Taagesignal med Klokke er atter i Virksomhed.

c. 59° 15' N. 10° 30' E.

(E. f. S. Nr. 20/1509 1938.)

1956. Norge. Skagerrak. Tønsberg. Trælen Fyr atter tændt og forandret. Tønsbergrennen Lystønde udlagt paa Station.

(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1938.)

1. *Trælen* Fyr paa c. 59° 15',₂ N. 10° 26',₆ E. er atter tændt. Samtidig er Fyret forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,₃^s, Mørke 2,₇^s. Flammens Højde: 4,₅ m. Synsvidde: 7 Sm. Fyrlanterne paa Stativ.

2. *Tønsbergrennen* Lystønde er atter udlagt paa sin Station i *Vestfjorden* paa c. 59° 16',₃ N. 10° 23',₄ E.

(E. f. S. Nr. 12/848 1938.)

1957. Norge. Skagerrak. Larvik. Taagesignal oprettet.

(B. f. F. Nr. 12. Oslo 1938.)

Paa Taget af Pakhuset paa W.-lige Kaj paa 59° 02' 53" N. 10° 01' 57" E. er oprettet et Taagesignal, Et-Stød hver 20^s, Stødets Varighed 3^s. Signalet afgives under Taage og i usigtbart Vejr, naar Skib ventes.

(Kort Nr. 236.)

1958. Norge. Skagerrak. Homborsund. Homborsundsleia nedre Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Homborsundsleia nedre* Fyr paa c. 58° 15',₆ N. 8° 29',₉ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra 325° til 346°. | 3. Hvidt i Pej. fra 27° til 53°. |
| 2. Rødt i — - 346° - 27°. | |

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1959. Norge. Glomfjord. Glomneset Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1938.)

Glomneset Fyr paa c. 66° 49',₈ N. 13° 40',₉ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser.

1960. Norge. Nerlandsøy. Goldnes Fyr oprettet.

(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1938.)

Paa NE.-Pynnten af *Nerlandsøy* er paa $62^{\circ} 22' 28''$ N. $5^{\circ} 33' 52''$ E. oprettet et nyt Fyr, *Goldnes Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s , Blink 1^s , Mørke 4^s . Flammens Højde: 10 m. Synsvide: $11,3$ Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og $6,5$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pej. fra 124° til 136° . | 5. Rødt i Pej. fra 262° til 295° . |
| 2. Rødt i — - 136° - 160° . | 6. Grønt i — - 295° - 304° . |
| 3. Hvidt i — - 160° - 176° . | 7. Hvidt i — - 304° - 307° . |
| 4. Grønt i — - 176° - 262° . | 8. Rødt i — - 307° - 328° . |
- Brændetid: 23. Juli—14. Maj.

1961. Norge. Teigebogen. Grønholmen Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Grønholmen Fyr* paa c. $62^{\circ} 21',5$ N. $5^{\circ} 37',3$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 88° til 113° . | 4. Hvidt i Pej. fra 131° til 154° . |
| 2. Hvidt i — - 113° - 116° . | 5. Grønt i — - 154° - 160° . |
| 3. Rødt i — - 116° - 131° . | 6. Rødt i — - 160° - 175° . |

1962. Norge. Horgefjorden. Bakkesund Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Bakkesund Fyr* paa c. $60^{\circ} 07',9$ N. $5^{\circ} 06',4$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Hvidt i Pej. fra 0° til 2° . | 4. Hvidt i Pej. fra 175° til 182° . |
| 2. Rødt i — - 2° - 70° . | 5. Rødt i — - 182° - 197° . |
| 3. Grønt i — - 70° - 175° . | |

1963. Norge. Haugesund. Sorhaugøy Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1938.)

Sorhaugøy Fyr paa c. $59^{\circ} 25',4$ N. $5^{\circ} 14',7$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser. Samtidig er Lysevnen forøget saaledes, at Synsvidden for hvidt Lys er $14,0$ Sm, for rødt Lys $11,3$ Sm og for grønt Lys $9,5$ Sm. Lysvinklerne er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 70° til 122° . | 4. Hvidt i Pej. fra 154° til 329° . |
| 2. Hvidt i — - 122° - 126° . | 5. Rødt i — - 329° - 70° . |
| 3. Rødt i — - 126° - 154° . | |

(Kort Nr. 263.)

1964. Norge. Ryfylkefjordene. Linesund Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Linesund Fyr* paa c. $59^{\circ} 02',6$ N. $5^{\circ} 41',1$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1.—4. Som før. | 8. Grønt i Pej. fra 128° til 197° . |
| 5. Grønt i Pej. fra 43° til 88° . | 9. Hvidt i — - 197° - 203° . |
| 6. Rødt i — - 88° - 125° . | 10. Rødt i — - 203° - 220° . |
| 7. Hvidt i — - 125° - 128° . | 11. Hvidt i — - 220° - 223° . |

1965. Tyskland. Elber. Elbe 3 Fyrskib genudlagt.

(N. f. S. Nr. 25/2637. Berlin 1938.)

Stamfyrskibet *Senator Brockes* er atter udlagt paa Station paa c. $53^{\circ} 58'$ N. $8^{\circ} 30'$ E. og Reservefyrskibet inddraget.
(E. f. S. Nr. 19/1431 1938.)

1966. (T). Orkney Øerne. Scapa Flow. Undervandshindringer.

(N. t. M. Nr. 1273. London 1938.)

Undervandshindringer vil fra den 1. Juli d. A. og indtil videre være udlagt fra Punktet c. $58^{\circ} 54'$ N. $3^{\circ} 12'$ W., $0,9$ Sm 298° fra *Calf of Cava* hvide og røde Blinkfyr, i Retningen 212° til Kysten af *Hoy Island*.

(Se Tillæg.)

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

1967. Frankrig. Baie de Paimpol. Baaker genopført.
(A. a. N. Nr. 25/1624 og 25/1627. Paris 1938.)
Nedennævnte Baaker er genopført:
La Moisie c. 48° 48',₆ N. 2° 57',₇ W.
Min Treuze c. 48° 49',₇ N. 3° 00',₁ W.
(E. f. S. Nr. 22/1688 1938.)
1968. England. Dover Stræde Anduvning. Varne Fyrskib ombyttet.
(N. t. M. Nr. 36. Trinity House, London 1938.)
Varne Fyrskib paa c. 50° 56' N. 1° 17' E. er ombyttet med et rødt, elektrisk Fyrskib mærket „*Varne*“ med hvide Bogstaver paa hver Side. Fyrtaarnet midtskibs. Intet Dagmærke. Rødt Et-Blink af 0,7₅^s. Varighed hver 20^s. Taagesignal med Diafon, To-Stød af c. 3,5^s. Varighed hver 1^m. 30^s.
(E. f. S. Nr. 16/1222 og 20/1518 1938.)
1969. England W.-Kyst. Morecambe Bugt. Lune Lys- og Klokkebaad genudlagt.
(N. t. M. Nr. 37. Trinity House, London 1938.)
Lune Lys- og Klokkebaad paa c. 53° 57' N. 3° 08' W. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 11/761 1938.)
1970. England W.-Kyst. Duddon Bar. Klokketønde udlagt. Tønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 1241. London 1938.)
1. En sort Klokketønde er udlagt paa c. 54° 08' N. 3° 21' W., 4,3 Sm 225° fra *Hodbarrow Point* Fyr.
2. Den sorte Spidstønde med Ballon c. 1,2 Sm N. for (1) er permanent inddraget.
1971. Skotland W.-Kyst. Narrows of Raasay. Fyr forandres.
(N. t. M. Nr. 1275. London 1938.)
Omkring den 11. Juli d. A. forandres Fyret paa *Eyre Point in Caol More* paa c. 57° 20' N. 6° 01' W. uden nærmere Meddelelse til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 3^s.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1972. Frankrig. Bonne-Anse Anduvning. Vrag.
(A. a. N. Nr. 24/1576. Paris 1938.)
Et Vrag, der ved Lavvande rager c. 1/2 m over Havfladen, ligger sunket paa c. 45° 40',₅ N. 1° 10',₉ W.
1973. (T). Portugal. S. Martinho do Porto. Ponta de Santo Antonio. Fyr midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 12/31. Lissabon 1938.)
Ponta de Santo Antonio Fyr paa c. 39° 31' N. 9° 09' W. er slukket indtil videre.
1974. Portugal. Ilha da Berlenga. Taagesignal forandret.
(A. a. N. Nr. 13/32. Lissabon 1938.)
Taagesignalet ved *Ilha da Berlenga* Fyr paa c. 39° 25' N. 9° 30' W., der atter afgives med Nautofon, er forandret til Et-Stød hver 9^s, Stød 3^s, Pause 6^s.
(E. f. S. Nr. 25/1711 og 50/3434 1936.)
1975. (T). Afrika W.-Kyst. Dakar. Lystønder midlertidig udlagt.
(N. t. M. Nr. 1254. London 1938.)
Som Afmærkning for nogle i Gang værende Arbejder er midlertidig udlagt to sorte Lystønder, der viser rødt, fast Lys, den ene 1,3 Sm 40° fra *Cape Manuel* Fyr, den anden 1,35 Sm 48° fra samme Fyr.
Cape Manuel Fyr: c. 14° 39' N. 17° 26' W.

1976. Afrika W.-Kyst. Liberia. Grand Bassa Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 25/2673. Berlin 1938.)
Grand Bassa Fyr paa c. 5° 52' N. 10° 04' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s.
(E. f. S. Nr. 37/2539 1936.)
1977. (T). Afrika W.-Kyst. Portugisisk Afrika. Angola. Palmeirinhas Fyr atter tændt og forandret.
(A. a. N. Nr. 13/33. Lissabon 1938.)
Palmeirinhas Fyr paa c. 9° 04' S. 13° 00' E. er atter tændt og viser midlertidig hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9^s, Blink 1,5^s, Mørke 2^s, Blink 1,5^s, Mørke 4^s.
Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 10½ Sm.
(E. f. S. Nr. 25/1529 1935.)
1978. Sydafrika. Table Bay. Whalebone Baake nedlagt.
(N. t. M. Nr. 1255. London 1938.)
Whalebone Baake paa 33° 54' (20") S. 18° 28' (25") E. er permanent nedlagt.
1979. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bugt. Cow Island Ledge Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 23/1549. Washington 1938.)
Cow Island Ledge Fyr paa c. 43° 42' N. 70° 11' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4^s, Blink 0,4^s, Mørke 3,6^s. Iøvrigt uforandret.
1980. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Hog Island. Fyr forandret. Lys- og Fløjtetønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 23/1557. Washington 1938.)
1. Hog Island Fyr paa c. 37° 24' N. 75° 42' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 30^s, Blink 3^s, Mørke 27^s. Synsvide: 14 Sm. Fyret er ubevogtet.
2. En rød Lys- og Fløjtetønde, Hog Island 12, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, er udlagt i 18 m Vand paa 37° 17' (36") N. 75° 34' (42") W., 8,5 Sm 136½° fra Hog Island Fyr.
(E. f. S. Nr. 15/1127 1938.)
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.
1981. (T). Colombia. Isletas de San Bernardo SW. Opmaalingsmærker midlertidig udlagt.
(N. t. M. Nr. 23/1571. Washington 1938.)
Til Brug ved en Opmaaling af Farvandet ud for Kysten af Colombia er midlertidig udlagt Opmaalingsmærker paa henholdsvis 9° 40' 35" N. 76° 01' 10" W., 9° 38' 12" N. 76° 01' 12" W. 9° 35' 48" N. 76° 01' 10" W. og 9° 33' 12" N. 76° 01' 00" W. Opmaalingsmærkerne flyttes fra Tid til anden eller inddrages uden nærmere Meddelelse efter endt Brug.
(E. f. S. Nr. 24/1818 1938.)
1982. Venezuela. Piritu Island. Fyrs Beliggenhed.
(N. t. M. Nr. 23/1575. Washington 1938.)
Piritu Island Fyr er beliggende paa W.-Enden af den W.-ligste Ø paa c. 10° 10' N. 64° 59' W.
1983. Venezuela. Margarita Island S. Grund.
(N. t. M. Nr. 23/1578. Washington 1938.)
En Grund med 7¾ m Vand er fundet paa 10° 48' (00") N. 64° 07' (27") W.

1984. Cuba N.-Kyst. Bahia de Cadiz. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1250. London 1938.)
Bahia de Cadiz Fyr paa c. 23° 13' N. 80° 29' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s. Synsvidde: 18 Sm.
(E. f. S. Nr. 42/2430 1933.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1985. (T). Korsika. Centuri. Baake forsvundet.
(A. a. N. Nr. 24/1579. Paris 1938.)
Baaken *Sèche de Tèja* paa c. 42° 58',₁ N. 9° 20',₆ E. er forsvundet.
1986. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Ischia. Porto Ischia. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 21/16. Genua 1938.)
1. Fyret paa Yderenden af Molen er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,₅^s, Mørke 4,₅^s. c. 40° 45' N. 13° 57' E.
2. Fyret ved W.-Siden af Indløbet til *Porto Ischia* er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,₅^s, Mørke 1,₆^s.
3. Fyret ved E.-Siden af Indløbet til *Porto Ischia* er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,₅^s, Mørke 1,₅^s.
1987. Malta. Undervandshindringer fjernet.
(N. t. M. Nr. 1267. London 1938.)
E. f. S. Nr. 20/1538 1938 annulleres, idet de deri omtalte Undervandshindringer er inddraget.
c. 35° 54' N. 14° 33' E.
(E. f. S. Nr. 20/1538 1938.)
1988. Tunis. Cani Øerne. Tønde forandret.
(A. a. N. Nr. 25/1629. Paris 1938.)
Tønden ved SSW.-Spidsen af Banken paa c. 37° 20' N. 10° 06',₇ E. er ombyttet med en rød Spirtønde med hvidt Bælte og Kegle med nedadvendt Spids.
1989. Marokko. Melilla. Vrag.
(N. t. M. Nr. 1268. London 1938.)
Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 11 m, ligger sunket paa c. 35° 18' N. 2° 56' W., 0,₈₁ Sm 114° fra *Bonete Taarn* Fyr.
(Se Tillæg.)

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

1990. Røde Hav. Tor Harbour. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1269. London 1938.)
En rød Spidstønde er udlagt paa c. 28° 14' N. 33° 37' E., 0,₃₂ Sm 121° fra *Grafton Baake* Fyr.
1991. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. El Meghet. Grund findes ikke.
(N. t. M. Nr. 1235. London 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 20/1548 1938 meddeles, at den deri omtalte 7,₈ m Grund, der var rapporteret at ligge paa c. 3° 30' N. 47° 08' E., c. 22 Sm 52° fra *El Meghet* Baake, forgæves er eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 20/1548 1938.)

1992. Forindien. Manar Bugt. Tuticorin Red. Undervandshindring.
(N. t. M. Nr. 1280. London 1938.)
En Undervandshindring ligger paa c. 8° 47' N. 78° 14' E., 1,5 Sm 100° fra *Hare Island Fyr*.
1993. Bengalske Bugt. Birma. Andrew Bay. Undervandshindring findes ikke.
(N. t. M. Nr. 1256. London 1938.)
Den i Kortet angivne Undervandshindring paa c. 18° 21' N. 94° 21' E., 3,7 Sm 22° fra *Money Summit*, eksisterer ikke.
(E. f. S. Nr. 13/993 1938.)

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

1994. Kinesiske Hav. Annam. Kin Hon eller Thi Nai Harbour. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1271. London 1938.)
Fyret paa *South Point* paa c. 13° 46' N. 109° 15' E. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver 12^s.
1995. Kinesiske Hav. Annam. Tien Sha. Fyrs Synsvide formindsket.
(N. t. M. Nr. 1271. London 1938.)
Tien Sha Fyrs Synsvide er formindsket til 22 Sm. — c. 16° 08' N. 108° 19' E.
1996. W.-Australien. Esperance Bay. Woody Island E. Grund.
(N. t. M. Nr. 1272. London 1938.)
En Grund (Klippe) med 5,6 m Vand er fundet paa c. 33° 58' S. 122° 02' E., 0,53 Sm 66° fra SE.-Spidsen af *Woody Island*.
1997. (T). Australien. Victoria. Port Philip. Fyrbaaker ødelagt.
(N. t. M. Nr. 1281. London 1938.)
1. *Hovell Pile* Fyrbaake paa c. 38° 20' S. 144° 54' E., ved det E.-lige Indløb til *South Channel*, er ødelagt.
En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4½^s, er udlagt c. 0,2 Sm E. for ovennævnte Fyrbaakes Plads.
2. *Prince George Bank* Fyrbaake paa c. 38° 06' S. 144° 44' E., ved NE.-Spidsen af Banken, er ødelagt.
En Lystønde vil snarest blive udlagt c. 0,1 Sm E. for Fyrbaakens Plads.
1998. New Guinea. Huon Bugt. Salamo Harbour. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1259. London 1938.)
Paa c. 7° 03' S. 147° 06' E., 1,72 Sm 220° fra *Burnung Point Fyr*, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 3,3 m. Synsvide: 6 Sm. Hvid Fyrbygning. Fyret er ubevogtet.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

T Supplement No. 4 to South-East Alaska Pilot.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

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

1999. (T). Danmark. Sundet. Helsingør. Tids- og Vindsignaler indstilles midlertidig.

Paa Grund af Eftersyn vil fra den 10. Juli til den 23. Juli d. A., begge Dage inklusive, Tids- og Vindsignalerne ikke blive afgivet fra Karantæne- og Lodshuset paa S.-Molen.

Helsingør: c. $56^{\circ} 02',_1$ N. $12^{\circ} 37',_4$ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2000. (P). Danmark. Kattegat. Røsnæs NE. Vrag sunket.

Vraget af Motorpaketten *Bjørno* rapporteres at være sunket i 15 à 20 m Vand NE. for *Røsnæs Fyr* omtrent ved 20 m Kurven. Vraget, der ikke er afmærket, er lastet med Skærver. Mastens Højde er c. 10 m. — Vraget vil blive eftersøgt.

Røsnæs Fyr: c. $55^{\circ} 45'$ N. $10^{\circ} 52'$ E.

2001. Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Langør. Havnearbejder fuldført.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 8/518 1938 meddeles, at de deri omtalte Havnearbejder ved *Langør Havn* er fuldført.

c. $55^{\circ} 54',_7$ N. $10^{\circ} 38',_8$ E.

(E. f. S. Nr. 8/518 1938. Kort Nr. 252 og 227. Havnelods, Side 130.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2002. (T). Danmark. Horns Rev Fyrskib. Radiofyr i Uorden.

Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Horns Rev* paa c. $55^{\circ} 34'$ N. $7^{\circ} 20'$ E. er midlertidig i Uorden.

2003. England. Humber Munding. Bull Fyrskib genudlagt.

(N. t. M. Nr. 1298. London 1938.)

Bull Fyrskib paa c. $53^{\circ} 34'$ N. $0^{\circ} 06'$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 20/1516 1938.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2004. Ægypten. Alexandria. Lystønder forandres.

(N. t. M. Nr. 7. Alexandria 1938.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres nedennævnte Lystønder, som følger:

1. Lystønden paa c. $31^{\circ} 10'$ N. $29^{\circ} 48'$ E., c. 0,15 Sm 311° fra *Great Pass* Baakefyr, ombyttes med en rød Lystønde „Nr. 2“, der viser rødt Et-Blink hver 1^s.

2. „Pivot Buoy“ c. 1,15 Sm 106° fra *Great Pass* Baakefyr ombyttes med en rød Lystønde „Nr. 8“, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2005. Danmark. Assistance for Luftfartøjer.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler:

Efter Anmodning fra Det internationale Luftfartsraad i *Paris* skal man for at lette Luftfartøjers Passage over det aabne Hav henstille til Førerne af *danske* Skibe, der befarer bestemte Ruter, at lade hejse Nationalflaget, naar Luftfartøjer under Flugt over det aabne Hav observeres i Nærheden af Skibet.

(E. f. S. Nr. 24/2022 1937.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

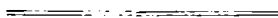
N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
Bogs Nr

England:

R 345 Queensland. — Sandy cape to Keppel isles.

R 2812 Africa. — Lagos harbour.



DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D. W.



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899
Aktekapital 8. Milliones-Kroner
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ OG TRANSPORTFORSIKRING
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

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

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER

FRA
DEUTSCHE WERKE - FRIEDRICHSORT



DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.:
»Maritime«

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1878
Aarhus

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

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

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

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 14 & 35
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 - 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

Aarhus

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

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 27

TORS DAG 7. JULI 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

OPLÆGNINGERNE

Det sidste Oplægningstal, fra Tirsdag, viser en meget betydelig Forøgelse. Vi er nu oppe paa 35 Skibe paa ialt 47.205 Br. Tons og 70.279 Tons d.w. mod forrige Uges 29 Skibe paa ialt 40.432 Br. Tons og 61.629 Tons d.w.

Tallet var den 1. Juni 27 Skibe paa 32.279 Br. Tons og 52.005 Tons d.w. Som man ser, en stadig og sikker Sligning, en ny og alvorlig Understregning af, at Forholdene er vanskelige for Skibsfarten.

INTERNATIONAL FRIHAVN PAA SPANSK REGERINGSOMRAADE

Ifølge en Artikel af Gayda i »Giornale d'Italia« er Francos Indrømmelser til Fordel for britisk Skibsfart blevet meddelt den britiske Ambassadør af Udenrigsminister Ciano. Efter hvad Gayda hævder, har Franco allerede taget følgende Forholdsregler:

1) Britiske Skibe under Sejlads vil ikke blive angrebet af nationalistiske Maskiner.

2) Flyverne vil, om muligt, skelne til Fordel for britiske Skibe, naar de bombarderer spanske Havne.

3) Der vil blive anvist Frihavne paa republikansk Omraade, der er tilgængelige for international Skibsfart i lovlig Fart.

Man ser her altsaa et første Resultat af at have en Agent i Franco-Spanien. Selvfølgelig er det et absurd Forhold, men man maa regne med, at alt efterhaanden udvikler sig mere og mere abnormt og træffe sine Forholdsregler i Overensstemmelse hermed. Det vil selvsagt være af Betydning, om der kunde føres direkte Forhandlinger mellem en Repræsentation for skandinaviske Lande og Francos ansvarlige Folk.

SKIBSFARTEN PAA SPANIEN

Norges Rederforbund har modtaget Meddelelse om, at Franco vil foretage Represalier overfor Rederier, der har sendt Skibe til regeringsspanske Havne. Saaledes vil et Rederis samtlige Skibe blive nægtet Adgang til at anløbe Havne i det nationalistiske Spanien, dersom et eneste af Rederiets Skibe har gaaet i Fart paa Regeringshavne.

Franco agter desuden at boykotte norsk Skibsfart, dersom den norske Regering ikke tilbageholder det spanske Skib »Guernica«, som ligger i Tromsø, selv om Højesteret skulde frigive Baaden.

Disse alvorlige Trusler er de første, der direkte er fremsat fra Francos Side mod skandinavisk Skibsfart. Det gælder selvfølgelig herfra at holde Hovedet klart, og selvom de spanske Nationalisters Optræden og Udtalelser kunde give Anledning til et skarpt Svar, vil det sikkert være klogest at se Sagen fra det Synspunkt, at man — som omtalt i sidste Nummer — burde sørge for snarest mulig at skaffe sig en Repræsentation i Franco Spanien, paa samme Maade som man har det paa Regeringssiden. Hvilket Navn denne Repræsentation skulde have, er for saa vidt underordnet, det vigtigste er, at den er der og kan forhandle. En Fællesoptræden fra skandinavisk Side er maaske ikke let — da Interesserne er meget forskellige.

DANMARKS, NORGES OG SVERIGES HANDELSFLAADER

Det norske Veritas har udsendt sin halvårlige Fortegnelse over de nordiske Landes Handelsflaader, Afgang og Tilgang samt Skibe under Bygning pr. 1. Juli 1938.

Det viser sig, at Danmarks Handelsflaade i det forløbne Halvaar har haft en Nettotilgang af 6 Skibe og 18,365 Tons. Dampskibsflaaden har haft en Nettotilgang af 3 Skibe og 15,068 Tons, Motorskibsflaaden er blevet øget med 3 Skibe og 3,297 Tons. Af nybygget Tonnage er der tilkommet 7 Skibe paa tilsammen 10,284 Tons, alle bygget i Danmark.

Der er indkøbt fra Udlandet 11 ældre Skibe paa tilsammen 21,813 Tons og solgt til Udlandet 7 Skibe paa tilsammen 3,237 Tons. 2 Skibe paa ialt 6,798 Tons er forlist og 3 Skibe paa tilsammen 3,697 Tons er blevet hugget op.

Norges Handelsflaade har haft en Nettotilgang af 27 Skibe og 108,805 Tons. Dampskibstonnagen er gaaet tilbage med 16,188 Tons, men Antallet af Skibe er uforandret. Motorskibsflaaden er øget med 27 Skibe og 124,993 Tons Brutto. Af nybygget Tonnage er tilkommet 128,077 Tons (heraf 26,727 Tons bygget i Norge, 101,350 Tons i Udlandet), hvoraf 4 Tankskibe paa 21,094 Tons. Der er indkøbt fra Udlandet 17 Skibe paa ialt 49,960 Tons. 9 Skibe paa ialt 11,166 Tons er forlist, 17 Skibe paa 58,066 Tons er solgt til Udlandet.

Sveriges Handelsflaade har haft en Nettotilgang paa 2 Skibe og 33,267 Tons. Dampskibsflaaden er gaaet tilbage med 10 Skibe og 7,400 Tons, Motorskibsflaaden er forøget med 12 Skibe og 40,667 Tons. Af nybyggede Skibe er tilkommet 12 med ialt 43,354 Tons, hvoraf 1 Skib paa 1,349 Tons er bygget i Udlandet.

Der er indkøbt fra Udlandet 6 ældre Skibe paa tilsammen 2,289 Tons og solgt til Udlandet 10 Skibe paa tilsammen 10,318 Tons. 3 Skibe paa ialt 1,144 Tons er forlist, og 3 Skibe paa ialt 914 Tons er ophugget.

For Skibe under Bygning og bestilt pr. 1. Juli 1938 stiller Tallene sig saaledes:

Under Bygning:

	Norge		Sverige		Danmark	
	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Motorskibe ..	10	13.195	27	123.286	20	127.586
Dampskibe ..	13	23.773	1	1.800	1	1.850

Bestilt, men Kølen ikke lagt:

	Norge		Sverige		Danmark	
	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Motorskibe ..	2	2.110	34	259.715	17	104.070
Dampskibe ..	2	2.600	1	1.590	—	—

LAGERBEHOLDNINGER AF NOGLE VIGTIGE RAA- OG HJÆLPESTOFFER

I Henhold til Bekendtgørelser af 28. Oktober 1936 og 18. Marts 1938 fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har Det statistiske Departement fra en Række Importfirmaer og Industrivirksomheder indhentet Oplysning om de pr. ult. November 1935, ult. December 1936 og ult. December 1937 tilstedeværende Lagre af nogle vigtige Raa- og Hjælpesoffer. De opgivne Lagerbeholdninger omfatter den samlede Varemængde, der paa de anførte Tidspunkter var told-

eller valutaberigtiget. Til Belysning af Materialets Omfang kan det anføres, at man for saa vidt angaar mineralske Olier, Gødningsstoffer, oversøiske Kvæghuder, Bomuld, Uld og Kaffe har modtaget Indberetninger fra Firmaer, der tilsammen repræsenterer den ganske overvejende Del (80—100 pCt.) af Indførselen. For de øvrige Varers Vedkommende (grove Jernvarer, Vinduesglas og Raatobak) foreligger Oplysninger fra Firmaer, der repræsenterer fra 50 til 80 pCt. af Indførselen, for sorte Plader dog kun ca. 30 pCt.

Paa Grundlag af de indkomne Oplysninger har man foretaget en Beregning af de i Tidsrummet 30. November 1935—31. December 1937 stedfundne Forskydninger i Lagerbeholdningerne hos Importfirmaer og Industrivirksomheder samt af de ved Udgangen af 1937 tilstedeværende Lagres Størrelse i Forhold til det aarlige Forbrug. Hovedresultatet af denne Beregning er meddelt i hoeslaaende Oversigt.

Det fremgaar af Oversigten, at der i den betragtede Periode har fundet en meget betydelig Forøgelse Sted i de forhaandenværende Lagre af grove Jernvarer (Jernbjælker m. v., sorte Plader og Rør). Som Følge af Begrænsningen i Tilførselen af udenlandske Byggematerialer sank Lagrene af disse Varer meget stærkt i Løbet af 1935. De ved Udgangen af 1935 tilstedeværende Lagre udgjorde 30—40 pCt. af et Aars Forbrug. Ogsaa Lagrene af Vinduesglas er steget betydeligt, særlig i Løbet af Aaret 1936.

Lagrene af Benzin og Petroleum viser en ret stærk Stigning. Herved maa det dog erindres, at Indførselen af disse Varer sker i meget store Partier og er underkastet stærke Svingninger fra Maaned til Maaned. En Opgørelse af Lagrene paa en bestemt Dato i hvert Aar kan derfor paavirkes stærkt af tilfældige Omstændigheder. De saaledes opgjorte Lagre af Benzin og Brændselsolie udgjorde ved Udgangen af 1937 20—25 pCt. af et Aars Forbrug. Benzin i Forhandlernes Salgstanke er ikke medregnet, selv om den i visse Tilfælde er oplagret for Importfirmaets Regning.

Lagrene af Superfosfat viser ingen større Forskydninger, medens Lagrene af Kalisalpeter er faldet ret stærkt, særlig i 1937. For de øvrige Gødningsarters Vedkommende er der ikke sket større Forskydninger.

Lagrene af Vildt- og oversøiske Kvæghuder udgjorde ved Udgangen af 1937 kun ca. 2 Maaneders Forbrug, hvilket er mindre end Halvdelen af det ved Udgangen af 1936 tilstedeværende Lager. Dette skyldtes aabenbart den usædvanlig ringe Indførsel i de sidste Maanedes af 1937 som Følge af det Prisfald, der satte ind i Efteraarsmaanederne.

Lagrene af Bomuld er steget til mere end det dobbelte, medens Lagrene af Uld steg i 1936, men atter faldt ret stærkt i 1937.

Lagrene af Raatobak viser ingen større Svingninger. Den ved Udgangen af 1937 tilstedeværende Beholdning udgjorde ca. 95 pCt. af et Aars Forbrug.

Kaffelagrene steg betydeligt i 1936, men faldt atter i 1937 og udgjorde ved Aarets Udgang samme Kvantum som ved Udgangen af November 1935, ca. 10,000 Tons, hvilket er ca. 40 pCt. af et Aars Forbrug.

Lagerbeholdning af Raa- og Hjælpestoffer.

	Lagerbeholdning	
	ult. Dec. 1937	ult. Dec. 1936
	Beholdning ult. Nov. 1935 = 100	
Jernbjælker, Faconjern, Slangjern ..	281	209
Sorte Plader	261	184
Trukne Rør og Rørdele	243	215
Støbte Rør og Rørdele	146	129
Vinduesglas	187	171
Belysningspetroleum	145	128
Benzin	179	136
Brændselspetroleum	174	128
Andre Brændselsolier	107	126
Superfosfat	101	85
Chilesalpeter	126	122
Kalksalpeter	72	82
Svovlsur Ammoniak	109	123
Kaligødning	130	120
Vildt- og oversøiske Kvæghuder	41	89
Bomuld	204	144
Uld	89	128
Raatobak	95	104
Kaffe, raa	100 ¹⁾	131 ¹⁾

¹⁾ ult. Dec. 1935 = 100.

HANDELSBALANCEN I MAJ

Statistisk Departement har udsendt Oversigten over Svareomsætningen med Udlandet i Maj Maaned. Denne Statistik viser, at Importen i nævnte Maaned har været meget ringe.

Indførselsværdien udgjorde 115,9 Mill. Kr., hvilket er Bundrekord for indeværende Aar. I Januar androg Importen 152,9 Mill. Kr. (mod 138,0 i samme Maaned i Fjor), i Februar 124,0 (117,8), i Marts 154,7 (143,8), i April 117,3 (141,3) og i Maj 115,9 Mill. Kr. (mod 150,8). Den samlede Import Januar—Maj var saaledes 664,8 Mill. Kr. mod 691,7 Millioner i de paagældende Maaneder i Fjor.

Udførselen har derimod været omtrent af samme Størrelse som i Fjor. I Maj udgjorde Eksporten 125,2 Mill. Kr. mod 124,9 i Maj i Fjor, og den samlede Eksport i Januar—Maj beløb sig til 616,2 Mill. Kr. mod 614,5 Mill. Kr. i samme Tidsrum i Fjor.

Medens de første 5 Maaneder af 1937 saaledes bragte en Merindførsel af 77,2 Mill. Kr., har vi hidtil kun haft en Merimport paa 48,6 Mill. Kr. i Aar.

Transitomsætningen har i Maj været større end i nogen anden Maaned i Aar med Hensyn til Indførselsværdien, der opgøres til 2,920,000 Kr. (mod 2,446,000 Kr. i Maj i Fjor). Udførselsværdien har derimod kun været 2,171,000 Kr. (mod 3,265,000 Kr.).

Ser man paa de større Millionbeløb, finder man følgende Nedgang i Importen i Januar—Maj, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor: Korn 57,8 Mill. Kr. (73,3), Frø, Nødder og Kærner 37,5 (53,3), Spindestoffer 14,9 (18,2), Garn og Traad 13,1 (15,9), Metervarer 47,0 (49,4), færdige Manufakturvarer 91,0 (104,7), Jern og Staal 44,4 (51,9), andre Metaller 11,8 (16,1). Derimod har der været Fremgang i Indførselen af Foderstoffer, Tobak, Gødningsstoffer, Papirer, ædle Metaller, Maskiner og Transportmidler.

OMLÆGNING AF ITALIENS SKIBSFARTS-SUBSIDIER

Som et vigtigt Led til Gennemførelsen af den planlagte store Forøgelse af den italienske Handelsflaade er der nylig ved et Regeringsdekret blevet oprettet et nyt Subsidiestystem. Mens efter det gamle System Hovedvægten var lagt paa at hjælpe Skibsværfterne til at sætte dem i Stand til at konkurrere med Udlandet ved Indrømmelse af Toldfrihed, Toldgodtgørelse og direkte Statstilskud — var derimod Rederne, specielt hvad angik Trampflaaden, kun blevet indrømmet forholdsvis ubetydelige fiskale Lettelser.

Efter det nye Subsidiestystem er Forholdet omvendt: Da Hensigten med det nye System er en Forøgelse og Forbedring af Flaaden, er det naturligt, at de nye Subsidier især kommer Rederierhvervet til Gode.

Der indrømmes Skibsværfterne:

a) Toldfrihed for Indførsel af alt Metalmateriel — uforarbejdet som halvforarbejdet — samt Træværk til Bygning, Reparation osv. for italienske Rederes Regning.

Skibsværfternes Adgang til toldfri Indførsel omfatter ogsaa Indførsel af: 1) Komplette Maskinerier eller Dele deraf, saafremt disses Fabrikation ikke er almindelig i Italien og deres Anvendelse tillige byder paa betydelige tekniske og mekaniske Fordele. 2) Indretningsmateriel og Genstande til Udskifning paa Skibe, som har været mindst et Aar i Fart. 3) Hjælpeapparater og forskelligt Udstyr, som stammer fra ophuggede Skibe og som installeres paa Skibe, som har været mindst 3 Aar i Fart. 4) Dele af Motormaskinerier, som har været installeret paa Handelskibe og som skal benyttes ved Ombygning af selve Motormaskineriet, under Forbehold af det italienske

Skibsregisters Godkendelse for Opnaelse eller Bibeholdelse af højeste Klasse.

Bestemmelse om Toldfrihed gælder ogsaa Bestillinger for udenlandsk Regning.

b) Toldgodtgørelse saafremt det bliver til Bygning, Reparation eller Ombygning, naar der anvendes Metal eller Træmateriel af indenlandsk Produktion; Toldgodtgørelsen er fastsat til Halvparten af Toldbeløbet.

c) Fritagelse for Betaling af Omsætningsafgifter for Nybygnings-, Reparation og Ombygningskontrakter samt af Licensafgifter for Leverancer til Udlandet.

d) Anvendelse af Jernbanernes Eksporttarifer for Transport af Skibsmateriel. Dermed er Nybygningspræmierne, som efter det gamle System blev ydet Skibsværfterne, ophævet ved det nye Dekret.

Rederne indrømmes:

a) Et Amortisationsbidrag varierende med Skibets Kubikindhold og Fart, udregnet paa Basis af en bestemt Tabel.

b) For et Tidsrum af 5 Aar et Rentebidrag udgørende i det første Aar 40 pCt. af et nybygget Skibs Værdi. (Amortisationsbidraget ikke medregnet). I de paafølgende 4 Aar reduceres Værdien (som fastsættes af Kommunikationsministeren) med 5 pCt. aarlig. Rentebidraget oppebæres kun for Handelsskibe (med Metalskrog), som allerede nyder godt af Amortisationsbidraget.

c) Et Kvalitetsbidrag for Installation af komplette Motormaskiner og Hjælpemaskiner med Tilbehør (bygget i Italien).

d) Fritagelse for Registerafgifter, der udgør ca. 1/2 pCt. af Skibets Pris.

e) Fritagelse i 5 Aar for Indkomstskat, saafremt Skibet nyder godt af nærværende Dekrets Bestemmelser.

f) Særskilte Lettelser for Finansiering af Nybygninger ved at Rederne faar Adgang til at diskontere Amortisations- og Rentebidragene. Skibskreditinstitutterne Maximum 75 pCt. af Subsidiebeløbene.

STATSGARANTIER TIL NORSK SKIBSBYGNING

Det er nu vedtaget i det norske Storting, at der gives Finansdepartementet Fuldmagt til paa Statens Vegne at garantere for Laan til Bergens mek. Verksted for indtil 1,5 Mill. Kr., til Rosenbergs mek. Verksted for indtil 1,050,000 Kr., til Frederiksstad mek. Verksted for indtil 2,095,000 Kr. og til Langesund mek. Verksted for indtil 800,000 Kr., i det store og hele paa Vilkaar som fastsat i Finansdepartementets Forslag.

Stortinget gaar endvidere med til, at Statskassen i den i Forslaget foreslaede Tid bærer de Renter, som falder paa op til 4,895,0'0 Kr. af de statsgaranterede Laan til den nævnte Værfter, hvis Departementet finder, at Driftsresultatet for det enkelte Aar gør en saadan Støtte nødvendig. Samtidig bortfalder Statens tidligere vedtagne Garanti for Bergens, Rosenbergs og Frederiksstads Værfter.

MEDDELELSER FRA DANSK

Skibsfarten og Fragtmarkedet paa Pacifickysten 1937.

(Fortsat)

II. Pacifickysten—Orienten.

Der var ingen Forandring i Antallet af Linier paa denne Rute, hvilken udgør 16 aktive Konferencemedlemmer, 6 med Konferencen associerede Linier og 1 Linie uden for Konferencen, nemlig den danske Mærsk-Linie. Fragtraterne svingede i Overensstemmelse med Verdenskonjunkturerne, og Svingningerne i de vigtigste Varegrupper var som følger:

	Scrap-Jern	Tømmer
I Begyndelsen af Aaret \$	5.50 pr. Ton	\$11.50 pr. 1000 F.
Paa Højdepunktet \$	10.00 —	\$15.50 —
Ved Aarets Slutning .. \$	10.00 —	\$15.50 —

Disse Rater gjaldt til Japan. Raterne til Shanghai var som tidligere \$1.00 højere pr. Ton for Scrapjern og pr. 1000 Fod for Tømmer. Grunden til, at Raterne ikke blev reduceret ved Slutningen af Aaret, følgende det svagere Verdensfragtmarked, var denne, at Afskibningerne baade af Scrapjern og Tømmer praktisk talt var ophørt som Følge af Krigen mellem Japan og Kina. Afskiberne var med andre Ord ikke interesserede i Fragtraterne paa dette Tidspunkt.

Hvad angaar Fragtraterne paa andre vigtige Artikler kan det nævnes, at Potaske ved Begyndelsen af Aaret betalte \$4.00 pr. Ton, hvorefter Raten senere forhøjedes til \$6.00 og endelig til \$8.00, der vedligeholdtes til Aarets Slutning.

Paa følgende Artikler var Raterne pr. Ton henholdsvis:

Gammelt Avispapir ...	5.00	\$ 7.00	\$ 9.00
Gammelt Gummi	\$6.00	\$ 8.00	\$10.00
Bomuld	\$6.00	\$11.00	\$11.00

Returladningen fra Orienten bestod af de samme Artikler som tidligere Aar med Undtagelse af oliebærende Frø, saasom Sesam-, Hampe- og Perillafrø, hvilke ikke kunde indføres til Staterne grundet paa forhøjet Indførsels-told. Af denne Grund var der endnu større Knaphed paa Returladning end tidligere, og det var derfor umuligt at forhøje Fragtraterne i Overensstemmelse med Verdenskonjunkturerne med Undtagelse af Kopra, hvis Rate steg fra \$6.00 til \$8.00 pr. Ton.

Fragtraterne paa følgende Varer forblev uforandret:

Raffineret Sukker ..	\$ 8.50 pr. Ton
Mahognitømmer ...	\$16.00 —
Kokusnøddeolie ...	\$ 9.00 —
Hamp	\$ 2.50 pr. Balle à 275 lbs.

III. Pacific—Vestkysten af Sydamerika.

Der var stor Fremgang i Vareudvekslingen paa denne Rute, og Linierne var i Stand til at sejle med fulde Lad-

DAMPSKIBSREDERIFORENING

ninger med Undtagelse af de sidste Maaneder af Aaret. Tommereksperten steg saaledes fra 58 Mill. Fod i 1936 til 79 Mill. Fod i 1937. Denne store Aktivitet fandt Sted i de første 10 Maaneder af Aaret, medens Afskibningerne fandt Sted i de første 10 Maaneder af Aaret, medens Af skibningerne faldt betydeligt af i de resterende 2 Maaneder.

Grundet paa den forøgede Vareudveksling samt det stærke Verdensfragtmarked blev Raterne i Aarets Løb forhøjet fra henholdsvis \$14.00/17.00 pr. M.BMFT. 1,000 Board Measure Feet til \$17.00/20.00 pr. M.BMFT. Trods Svagheden i Verdensfragtmarkedet ved Aarets Slutning beholdtes dog disse Rater.

Ruten betjentes i 1937 af ialt 6 Linier, idet foruden de tidligere 5 Linier Nippon Yusen Kaisha (N.*K.) begyndte en Fart i Lighed med Kawasaki Kisen Kaisha (K.K.K.), som gik ind i Farten i 1936. Som bekendt ankommer Linierne Skibe med Ladning fra Japan til San Francisco og Los Angeles, hvor de efter endt Udlosning laster til Mexico, Mellemamerika og Sydamerikas Vestkyst, hvorfra de vender tilbage til Japan.

Mulighederne for Returladning fra Sydamerika er meget ringe, idet praktisk talt de eneste Artikler, der afskibes, er Kobbererts og Nitrat. Der er ikke paa langt nær nok til at fylde de returnerende Skibe og Fragtraterne er derfor altid meget lave.

IV. Pacifickysten—Østkysten af Sydamerika.

Denne Rute betjentes, foruden de oprindelige 2 Linier, Wesfal-Larsen og McCormick Steamship Company, ogsaa af Yamashita Linien, som laster fra San Francisco og Los Angeles via Panamakanalen til New York og derfra til Brasilien, medens Returrejsen foregaar direkte via Panamakanalen til de nævnte to Byer. Endvidere af Osaka Shosen Kaisha (O. S. K.), som paa en Rute rundt om Jorden tager Ladning fra Brasilien og Argentina via Panamakanalen til Los Angeles.

Vareudvekslingen paa denne Rute var ogsaa i stærk Fremgang, og i de første 10 Maaneder var der mere Ladning, end de regelmæssige Linier kunde transportere. Saaledes steg Tommereksperten fra 18,367,000 BMFT. i 1936 til 41,513,000 BMFT. i 1937.

Fragtraterne, som ved Aarets Begyndelse rangerede fra \$ 15.50 til \$ 18.00 pr. M.BMFT., steg med \$ 2.50, men blev inden Aarets Udgang alter reduceret med \$ 2.00.

Paa Returrejsen sikrede Skibene som tidligere Babassu Nødder og Kaffe, og sidstnævnte i betydelig større Kvantiteter end i tidligere Aar, grundet paa at den brasilianske Regering opgav sin Reguleringsplan, hvorved brasiliansk Kaffe bedre blev i Stand til at konkurrere med andre Landes.

Der var praktisk talt ingen Majsafskibninger, idet de

Forenede Stater sidste Aar havde en saa betydelig Majs-høst, at Landet endog var i Stand til at eksportere.

V. *Pacifickysten—Australien New Zealand.*

Denne Rute betjentes af de samme 3 Linier som hidtil, nemlig Matson Navigation Company, Union Steamship Company og Canadian Australasian Line. Desuden genoptog den Svenske Transatlantiske Linie Ruten efter nogle Aars Fravær og havde fra Midten af Aaret maanedlige Afsejlinger.

Vareudvekslingen var som forhen ensidig, bestaaende af Eksport af Tømmer, Tømmervarer, Olie og Olieproducter til disse Lande, medens praktisk talt ingen Indførsel derfra fandt Sted.

Langt den vigtigste Eksportvare var Tømmeret, hvoraf der eksporteredes til henholdsvis Australien og New Zealand 171,631,000 BMFt. og 5,414,000 BMFt. mod 130,399,000 BMFt. og 6,165,000 BMFt. i 1936.

Som paa de andre nævnte Ruter faldt Eksporten af mod Aarets Slutning, og Tømmerfragttraten viste følgende Svingninger:

\$ 13.00 ved Aarets Begyndelse,
\$ 20.00 paa Højdepunktet,
\$ 15.00 ved Aarets Slutning.

VI. *Pacifickysten—Sydafrika.*

Paa denne Rute var der, som tidligere, kun een fast Linie (Silver Java Pacific Line) beskæftiget, men adskillige Trampskibe blev desuden benyttet af de store Afskibere. Tømmerafskibningerne beløb sig praktisk talt til det samme som Aaret forud, nemlig 75,107,000 BMFt. i 1937 mod 76,770,000 BMFt. i 1936, men Basisfragttraten blev som Følge af det faste Verdensfragtmarked i Aarets Løb forhøjet fra \$ 18.00 til \$ 22.00, hvilken Rate endnu var i Kraft ved Udgangen af 1937.

Scandinavian Shipping Office, Inc.

Fra Begyndelsen af Juni Maaned 1938 er der oprettet et skandinavisk Forhøringskontor i New York. Dets Navn er: »Scandinavian Shipping Office, Inc.« Dets Adresse er: 22-24 Whitehall Street, New York. Telefon: BOWing Green 9-4377. Telegramadresse: »Scanshipof«.

Kontoret er oprettet og staar under Beskyttelse af følgende Organisationer:

Dansk Dampskibsrederiforening,
Norges Rederforbund,
Sveriges Redareforening,
Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark,
Sømandenes Forbund i Danmark,
Norsk Sjømannsforbund,
Svenska Sjöfolksförbundet.

Ovennævnte Organisationer har valgt Kontorets Ledelse og har bifaldet Valget af Herr John B. Johansen som Bestyrer.

Alle Skibsførere, som søger Mandskaber til skandinaviske Skibe, og alle Sømænd, som søger Hyre med skandinaviske Skibe, bedes henvende sig til »Scandinavian

Shipping Office, Inc., 22-24 Whitehall Street, New York: Telefon BOWing Green 9-4377.

Kontoret fører særskilte Registre over ubeskæftigede danske, norske og svenske Sømænd. De vil søge indført en rejsfærdig og paalidelig Ordning af Forhøringsforholdene i New York. Det staar ogsaa til Tjeneste for Skibe, der opholder sig i andre Havne, ligesom arbejdsløse skandinaviske Sømænd i andre Havne kan tilskrive Forhøringskontoret for at blive indregistreret som Hysesøgende.

Bestyrelsen.

Vareomsætningen over Danzigs Havn i Maj Maaned 1938

Vareomsætningen over Danzigs Havn var i Maj: Indførsel 161,491,0, Udførsel 431,444,4.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen til Danzig i April Maaned androg 138,543,2 t, Udførslen 434,321,1 t.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 2700 t Ris, ca. 4900 t Sten, ca. 122,000 t Erts, ca. 11,400 t Svovlkies, ca. 3,800 t Kul, ca. 4300 t Gødningstof, ca. 4300 t Phosphorite, ca. 2750 t Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 19,400 t Korn, ca. 2,700 t Bælgrugt, ca. 1,500 t Mel, ca. 1,200 t Kartoffler, ca. 1,700 t Salt, ca. 321,500 t Kul, ca. 2,400 t Koks, ca. 1,500 t Nafta-Produkter, ca. 3,300 t Oliekager, ca. 67,000 t Træ, ca. 2,350 t Jern og Staal.

Sejlads i græske Farvande

En norsk Baad, som for nogen Tid siden kom til Piræus, blev tilbageholdt i denne Havn i henvend et Døgn under Anklage mod Kaptajnen for at have forbrudt sig mod det græske Forbud mod Navigering i visse Farvande. Ved Henvendelse direkte til Krigsministeren blev Baaden frigivet, mod at Kaptajnen gav sit Æresord paa at ville møde for græsk Ret ved eventuelt senere Krav derom. Det er i denne Forbindelse oplyst, at en Række andre Skibe har været udsat for lignende Ubegheligheder, og de græske Myndigheder har aabenbart bestemt at ville gaa strengt til Værks for at gennemføre den omhandlede Bestemmelse.

Førere af Skibe bestemt til græske Havne bør derfor i Afgangshavnen søge at skaffe sig bedst mulige up-to-date Sejlingsanvisninger for græske Farvande. Efter de her foreliggende Oplysninger er det særlig Øerne Phlevo og Arsida, som er undergivet militære Forskrifter. Handelskibe paalægges ikke at navigere indenfor en Radius af 1,5 Mil fra Phlevo Fyr (37 Gr. 46 Min. N., 23 Gr. 46 Min. Ø.) og heller ikke at passere mellem Øen Phlevo og Fastlandet. Sejlads er ogsaa forbudt indenfor en Afstand af 1 Mil fra Arsida-Øen.

Det meddeles yderligere, til Underretning om hvor strengt de græske Restriktioner haandhæves, at et norsk Ruteskib nylig blev beskudt ved Passering af Moni Pass S.W. for Cepua.

I »Notice to Mariners« 2404, 2405, 2406, 2407, London 1937, er forøvrigt gengivet de omkring sidste Aarsskifte gældende Sejlingsregler for græske Farvande.

Kaptajnerne bør imidlertid saa vidt muligt forvise sig om eventuelle senere Ændringer i evt. Tillæg til disse Op-gaver før Afgang til græske Farvande.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart og Fiskeri

Ulykkesforsikringsforbundet har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1937, det fjerde Driftsjaar. I Beretningen hedder det bl. a.:

I Aaret 1937 har Virksomheden for Søfartsafdelingens Vedkommende ikke afveget nævneværdigt fra de foregaaende 3 Aar hverken i Henseende til Forsikringsbestandens Størrelse eller hvad de indtrufne Ulykkers Omfang angaar. Dette giver sig tydeligt Udtryk i Aarets regnskabsmæssige Resultat, ifølge hvilket det opgjorte — effektive — Aarsbidrag pr. forsikret Mand i Lighed med Aarene 1934—36 lige netop kan dækkes af den — i de nævnte Aar med uforandret Beløb — opkrævede Grundpræmie.

I Underafdelingen for Krigs-Ulykkesforsikring, der blev oprettet den 1. Januar 1937 til Overtagelse af det Rederne i Henhold til Lov om Krigs-Ulykkesforsikring for Søfarende paahvilende forøgede Erstatningsansvar i Ulykkes-tilfælde hidrørende fra Krig, er der kun indtruffet ganske faa Skader; dens Regnskab slutter derfor med et betydeligt Overskud, saaledes at der — efter stedfunden Henlæggelse til Reservefondet — vil kunne tilbagebetales Medlemmerne 40 pCt. af de hos dem opkrævede Grundpræmier og Grundpræmieforhøjelser (Farezonepræmier).

I Aaret 1937 har i Søfartsafdelingen det forsikrede Antal Mand udgjort 15,364, hvoraf 361 selvstændigt erhvervsdrivende Personer tilmeldt i Henhold til Ulykkesforsikringslovens §§ 58 og 59.

Der er i Aarets Løb i Søfartsafdelingen udbetalt Kr. 184,405 i Dødsersatninger og Kr. 109,575 i Erstatning for Invaliditet med Kapitaludbetaling og Kr. 7,138,39 med Renteudbetaling og endelig er i Dagpenge udbetalt Kr. 88,424,60. Endelig i Lægehjælp o. s. v. Kr. 15,757,85. Der er henlagt til Regulering af uafgjorte Skader Kr. 453,243,68 og til Fondet til Sikring af løbende Renteersatninger Kr. 59,925, og den samlede Udgift er Kr. 998,050,95.

Efter Fradrag af følgende Beløb: Den fra forrige Aar overførte Skadesreserve: Kr. 483,565,05, Indvundne Renter: Kr. 31,622,12, Kursavance ved Udtrækning af Obligationer: Kr. 660,00 og Incassoprovision af Invalide- og Arbejdsløshedsbidrag: Kr. 6,497,38, bliver som Netto-Udgift for Forsikring i Henhold til Ulykkesforsikringsloven af fordele paa Afdelingens samtlige Medlemmer: Kr. 375,706,40.

Denne Fordeling skal ifølge Vedtægtens § 19 finde Sted paa Grundlag af det Antal Mand, hvert enkelt Medlem har haft forsikret, og de Tidsrum, hvori disse har været i Risiko, idet dog de selvstændigt erhvervsdrivende kun skal svare ½ Præmie, da de er forsikret efter en lavere Aarsløn (1,200 Kr.) end de øvrige forsikrede. Fordelt efter dette Forhold paa Afdelingens samtlige Forsikringsdage, der ifølge de indkomne Forhøringslister udgør 4,673,724 Dage for Skibsbesætninger + 125,010 Dage for selvstændigt forsikrede, giver det en Præmie af 10 Øre pr. Forsikringsdag svarende til Kr. 36 for 1 Mand forsikret hele Aaret, og 6 ½ Øre pr. Forsikringsdag for en selvstændigt Erhvervsdrivende, svarende til Kr. 24 for hele Aaret.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Fragtmarkedet har for enkelte Trades Vedkommende vist en noget lysere Tone. Desværre kan man næppe heraf udlede, at den længe ventede Bedring nu er indtruffet. Grunden til at enkelte Markeder viser stigende Rater er snarere en daarlig Fordeling af Tonnagen, hvilket i sig selv er et Svaghedstegn, idet Ophobning af Tonnage et eller andet Sted viser, at der er noget galt.

River Plate Markedet har været noget roligere, selv om der ogsaa i den forløbne Uge rapporteres Tonnage sluttet til de officielle Minimalrater. Som tidligere fremhævet har vi vor stærke Tvivl om, at ca. 40 Baade, der i den sidste Tid er sluttet fra Plate, virkelig har faaet Minimalraten og er tilbøjelig til at tro, at de Arrangementer, der er truffet mellem Rederne og Befragterne, er af saa snedig Karakter, at Tramp Shipping Committee ikke har været i Stand til at konstatere noget Brud paa Schemet. I London Mæglerkredse er man dog fortsat af den Opfattelse, at det ikke kan vare længe, før Befragterne ogsaa i Realiteten maa betale Minimalraterne.

Fra Australien har Efterspørgslen efter Korntonnage været relativ livlig, og der er sluttet en Del Tonnage paa Basis af Minimalraterne. Ogsaa Montreal og Golfen har vist lidt større Interesse, og flere Skibe sluttedes fra førstnævnte Marked til Minimalraten d. v. s. Basis p.p. U.K., og fra Golfen opnaaedes den bedre Rate af 2/4¹/₂d. Basis Rotterdam/Antwerpen.

Af de øvrige Kornmarkeder er der kun Grund til at omtale Sortehavet, hvorfra Russerne har vist stor Aktivitet og taget en Række Baade til Rater, der i Ugens Begyndelse laa paa 10/- Basis Antwerpen/Rotterdam, men senere strammedes noget, saaledes at de for de sidst sluttede Baade maatte betale 10/3d.

De øvrige oversøiske Markeder har været en Blanding af godt og ondt. Fra Amerikas Østkyst er der kun minimal Interesse for Tonnage. Der noteredes enkelte Scraplaster til Danzig/Gdynia til Rater omkring 15/6d. for Sukker Basis Cuba Lastning.

Deals fra Canada er jævnt støt. Raterne varierer mellem 57/6d. og 62/6d. afhængig af Størrelse, Laste- og Lossehavn.

Pacifickystmarkedet viser ikke noget Tegn til Bedring. Vancouver/U.K. har faaet Juli/August Tonnage

til 22/6, hvilket kan gentages. Transpacific er stadig uden Efterspørgsler, og de i vor sidste Beretning omtalte Ordre til Australien og Sydafrika er stadig i Markedet til uforandrede Rater.

Østens Markeder har vist større Aktivitet, og paa Grund af ringe Tonnagetilgang har der været en kendelig Stigning i Raterne; mindst har dette gjort sig gældende for Soyabønner, for hvilken Tonnage Efterspørgslen kun har været ringe, men Befragterne blev dog tvungne til at betale 1/- mere end sidst sluttede Baad fik, nemlig 25/-, hvilket kan gentages, maaske med en yderligere Forbedring for Juli/August Lastning. Ris fra Saigon er sluttet til 28/6d., hvilket er et Spring opefter paa 2/-. Fra fransk Indochina cirkuleres iøvrigt en Del Ordre for Anthracit saavel til Europa som til St. Lawrence. Til europæiske Destinationer kan antagelig betales 24/- paa fio Basis, og til St. Lawrence noterer Befragterne 19/-, men denne Rate maa antagelig noget i Vejret.

I Lighed med Østens er ogsaa de indiske Markeder fastere. Efterspørgslen efter Tonnage for Kerner fra Madraskysten er god, og Befragterne maatte i Tirsdays betale den højere Rate af 28/6d. Option Karachi Lastning til 2/6d. mindre. For Hvede fra Bombay/Karachi indikeres 22/- à 22/6d. August/September. Fra Vizagapatam til Goteborg indikeres 23/6d. for Erts for September Lastning, og fra Colachel til U.S.N.H. søges Tonnage for Ilmenit til 23/-.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene stadig sløje. Udgaende Kulrater er nærmest uforandrede, Wales/Lower Plate 11/6d., Wales/Alexandria 6/6d., Wales/Vestitalien 6/-.

Middelhavet/hjem er uforandret, og det er begrænset, hvad der kommer af ny Forretning i Markedet. Trælastmarkederne er stadig uden Aktivitet. Der sluttet i Ny og Næ enkelte Dampere, officielt til de fastsatte Minimumsrater.

Paa Timechartermarkedet har været noget større Aktivitet. I Vestindia-Parten er sluttet adskillige Baade for Rundture til Rater, der varierer mellem \$1.45 for 2,500 Tonnere og \$1.05 for 5.000 Tonnere. Af andre Slutninger skal nævnes 11,000 Tons Motor \$1.27¹/₂ 4/6 Maaneder Levering og Tilbalevering denne Side.

Ængstelse for tysk Skoleskib

Man nærer i Tyskland Ængstelse for Hamburg—Amerika-Liniens Skoleskib, »Admiral Karpfanger«s Skæbne. »Admiral Karpfanger« afsejlede den 8. Februar fra Sydaustralien med en Kornlast, bestemt for Kanalhavnen. De seneste Rapporter fra Skibet stammer fra Kap Horn, hvor det i Maris er jagttaget af en forbisejende Dampere.

»Admiral Karpfanger« har foruden Besætningen ca. 60 Elever om Bord.

Indtil i Fjor tilhørte Skibet Gustaf Eriksons Flaade af Kornsejlere fra Mariehamn og var under sit gamle Navn »l'Avenir« velkendt i København. Sidste Aar solgtes det til Hamburg—Amerika-Linien, omdøbtes og toges i Brug som Skoleskib for 60 vordende Skibs-Officerer. Skibet, der er bygget af Staal i Bremerhaven i 1908, er rigget som 4-mastet Bark og maaler 2853 Registertons Brutto.

Sunket norsk Motorskib

Motorskibet »Hero« af Haugesund er sunket i ca. 8 Meters Vand paa ca. 5 Gr. 31,5 Minutter n. Br., 7 Gr. 45,5 Minutter ø. L. En Mast rager en Meter over Vandet. Besætningen, 4 Mand, blev landsat.

Minimumsfragtraterne i Danzig og Gdynia

Direktør H. Steuch, The Baltic and International Maritime Conference, har aflagt Besøg i Danzig og Gdynia og bl. a. forhandlet med Skibsmæglerne i begge disse Byer, og dette har resulteret i, at Skibsmæglerne nu har afgivet en Erklæring om, at de principielt vil gaa ind for Minimumsfragtraterne.

Under Forhandlingerne med Danzig Skibsmæglerne udtalte disse endvidere, at de, naar de vilde gaa ind for Minimumsraterne, ansaa det for givet, at alle paa Danzig og Gdynia arbejdende Rederier, ligegyldigt hvilken Nation de tilhørte, ikke gjorde nogen Afslutninger og ingen Tonnagetilbud under Minimumsraten.

Det samme Standpunkt indtog Skibsmæglerne i Gdynia. Det vigtigste Moment i Sagen er at Minimumsraterne, som de er fastlagt i alle andre Havne i Østersøen, ogsaa nu gælder i Danzig og Gdynia, og dermed vil den hidtidige Spekulationsforretning i Træbefragtningen af sig selv opføre forudsat at man loyalt overholder Minimumsraterne.

Bekendtgørelse fra Søfartsministeriet om Ferie

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udsendt en Bekendtgørelse med nærmere Bestemmelser om Ferielovens Virkning for de søfarende. Det fremgaar af Bekendtgørelsen, at enhver Sømand har Ret til en Dags Ferie for hver Maaned, han har arbejdet; har Arbejdet været af kortere Varighed, sættes Ferieretten i Forhold dertil. Den aarlige Ferie beregnes efter Beskæftigelsen i det foregaaende Aar fra 1. April til 31. Marts; Ferien i 1939 beregnes dog kun efter Beskæftigelsen i Tiden fra 1. Juli i Aar til 31. Marts 1939.

Ferien skal, saa vidt muligt, gives i Tiden mellem 2. Maj og 30. September, og hvis andet ikke aftales, skal den gives i dansk Havn. Den aarlige Ferie kan efter gensidig Aftale lægges sammen med Ferien for det efterfølgende Aar. Hvor særlige Forhold træder i Vejen for Ferien, kan der i Stedet gives en kontant Godtgørelse svarende til den normale Feriegodtgørelse.

Feriegodtgørelsen skal udgøre 4 pCt. af Lønnen i det Aar, efter hvilket Ferien beregnes; den ydes i Form af Feriemærker, der kan hæves paa Posthusene; det paa-hviler Skibsføreren at sørge for at Skibet har tilstrækkeligt med Feriemærker og Bøger til at klæbe dem ind i. Ved Feriegodtgørelsens Beregning tages der ikke Hensyn til Løn for Overarbejde.

Retten til Ferieløn fortabes for hele Ferieperioden, hvis den ferierende i Ferien paalægger sig lønnet Arbejde herfra undtages dog de oven for omtalte særlige Forhold, hvor Godtgørelse træder i Stedet for Ferie. Bortset fra disse særlige Forhold er enhver Aftale om Afkald paa Ferieretten ugyldig og medfører Bødestraf for Arbejdsgiveren.

Et Eksemplar af den her omtalte Bekendtgørelse skal findes paa ethvert dansk Skib til Brug for Mandskabet.

Jagten »Trelholm«

der er bygget i Troense 1776, men blev ombygget i 1791, og som nu er hjemmehørende i Nakskov, sejler stadig i Fragtfart fra Cementfabrikerne ved Aalborg. For nogle Aar siden blev Jagten forsynet med en 30 HK Motor.

Skipper Jørgensen har sit Hjem om Bord. Hans Hustru følger ham paa alle hans Rejser, og naar Skibet er udtjent, vil det blive overdraget Søfartsmuseet paa Kronborg.

Generalforsamling

Store Nordiske Telegraf-Selskab har afholdt ordinær Generalforsamling paa Børsen under Ledelse af Overretssagfører Chr. F. Brønson. Bestyrelsens Formand, Generalkonsul Weimann, henviste til den tidligere udsendte Beretning.

Af Aarets Overskud 19,5 Mill. Kr. udbetales 12½ pCt. i Dividende og 7½ pCt. som Bonus med ialt 7,2 Mill. Kr. I ny Regning overføres 10,5 Mill. Kr.

Der gaves enstemmigt Decharge for Regnskabet, og Kammerherre O. C. Scavenius genvalgte som Medlem af Bestyrelsen.

Sluttelig forelagdes et Forslag om Ændringer i Vedtægterne, omhandlende Bestyrelsens Sammensætning og Vederlag samt dens Beslutningsdygtighed og Signaturherettigelse.

Samtlige Ændringsforslag vedtoges enstemmigt og endeligt.

Tuborgfondet.

Bestyrelsen for Tuborgfondet har udsendt Beretning med Regnskab for Aaret 1937. Det hedder bl. a. deri:

Bestyrelsens Formand, Direktør Benny Dessau døde d. 2. Juli 1937. Bestyrelsen har besluttet at hædre hans Minde ved at lade udarbejde en Bog om hans Liv og Virken.

Paa et Bestyrelsesmøde den 28. Juli 1937 valgtes Direktør Aug. Holm til Formand og Overretssagfører H. Ebstrup til Næstformand.

Bestyrelsen bestaar for Tiden af 9 Medlemmer.

Fra Aktieselskabet De forenede Bryggerier har Fondet i Henhold til Generalforsamlingsbeslutning af 30. December 1937 modtaget et Tilskud paa Kr. 200,000, hvilket Beløb er tilskrevet Fondets Kapital.

Paa sit Møde i December 1937 vedtog Bestyrelsen af Fondets Bruttoudbytte Kr. 184,760,12 forlods at henlægge Kr. 40,000 til Fondets Kapital, saaledes at denne pr. 1. Januar 1938 androg Kr. 2,030,000.

Siden sidste Beretnings Udsendelse er der indkommet 431 Ansøgninger om Støtte af Fondets Midler. 1 Ansøgning er trukket tilbage.

Paa 65 Aarsdagen for Stiftelsen af Aktieselskabet Tuborgs Bryggerier, den 13. Maj 1938, fandt Fondets aarlige Uddeling Sted. Bestyrelsen har siden Uddelingen ifjor bevilget en samlet Sum af Kr. 133,800 til Anvendelse i Overensstemmelse med Fondets fundatsmæssige Op-gaver, fordelt paa 71 Bevillinger.

For Aarene 1932—1938 er der ialt bevilget Kr. 861,675 fordelt paa 476 Bevillinger.

Dette Beløb fordeles sig igen paa følgende Maade indenfor nedennævnte 2 Hovedgrupper:

- Erhvervsmæssige Formaal, samt videnskabelige og andre kulturelle Formaal med særlig Tilknytning til Erhvervslivet anvendt Kr. 684,425 = 79,4 pCt.
- Sociale og andre samfundsgavnige Formaal anvendt Kr. 177,250 = 20,6 pCt., ialt Kr. 861,675 = 100 pCt.

Eksamensresultater paa Svendborg Navigationsskole

Eksamen ved Svendborg Navigationsskole er nu afsluttet med følgende Resultater:

Skibsførereksamen

Sv. A. Augustsen, Korsør, 123 Points, Hugo Jørgensen, Svendborg, 146 Points, P. J. Larsen, Slagelse, 142 Points, Svend R. Nielsen, Aalborg, 133 Points, G. J. Schmidt, Augustenborg, 109 Points, Volm. Therkildsen, Hobro, 101 Points, Vilh. Kaas-Nielsen, Thuro, 87 Points, Harry Rasmussen, Thuro, 85 Points, E. Skovgaard-Christensen, Svendborg, 91 Points.

Styrmandsseksamen

H. J. Ipsen, Bogø, 151 Points, K. V. Jensen, Svendborg, 123 Points, K. Jessen, Sønderborg, 114 Points, C. C. Jørgensen, Nyborg, 167 Points, W. Jørgensen, Slagelse, 139 Points, H. Lolk, Troense, 108 Points, Chr. Pilegaard, Troense, 108 Points, H. V. Rasmussen, Thisted, 144 Points, O. J. Rasmussen, Kirkeby, 98 Points, P. H. Rasmussen, Aabenraa, 128 Points, C. O. Schönheyder, Helsingør, 160 Points.

Sætteskipperproven

Hj. H. Jensen, Nyborg, 51 Points.

Kystskipperproven

K. J. Christensen, Glæne, 17 Points, H. P. Poulsen, Sønderborg, 14 Points, O. Guldberg, Skelskør, 9 Points, G. Kjerulff, Skelskør, 10 Points, C. Thisted, Skelskør, 17 Points, U. Bruun-Jørgensen, Odense, 18 Points, N. Lansdown, Odense, 19 Points, V. Larsen, Odense, 16 Points, G. Lyø, Odense, 15 Points, Astrid Skov, Nyborg, 20 Points, M. Probst, Odense, 11 Points, E. Steenberger, Odense, 19 Points, V. Lund, Odense, 18 Points, Chr. Thomsen, Korsør, 9 Points.

De sidste 13 er Lystsejlere.

Radioekspedientproven blev bestaaet af 4 med II Kl. Certifikat og Telefoni og 1 med I Kl. Certifikat.

Nyt Frihavnsregulativ

Forhandlingerne mellem Københavns Frihavnselskab og de interesserede Organisationer om et nyt Frihavnsregulativ for Skibes Indladning af Korn og Foderstoffer i Frihavnen er nu afsluttet, og der er med Gyldighed fra 1. Juli udfærdiget følgende Regulativ:

- Ethvert Fartøj, der skal laste Korn eller Foderstoffer i Frihavnen fra Pakhus eller Skib, skal efter Ankomsten til Frihavnen, naar det er ladeklart, melde sig paa Ekspeditionskontoret for Korn og Foderstoffer i Administrationsbygningen.
- Fartøjerne ekspederes efter Tørn, naar Partiet foreligger. Tørnen afgøres efter de af Ekspeditionskontoret noterede Anmeldelsestider. Er et Fartøj efter behørigt Varsel ikke rettidigt paa Lasteplassen, maa det vige for det følgende.
Hvor der ikke i Almindelighed skal arbejdes udover normal Arbejdstid i en eller flere Luger, kan et Fartøj rekvireres til Lastning i Overlid uanset Tørnrækken. Denne træder i saa Fald straks paany i Kraft ved normal Arbejdstids Begyndelse.
- Hvis et Parti ikke længere ligger for i den Luge, fra hvilken et Fartøj modtager Ladning, inden det fulde Kvantum er indladet, er Fartøjet berettiget til straks at henhale til anden Luge, hvorfra samme Parti ekspederes, dog saaledes, at et ved denne Luge lastende Fartøj først færdigekspederes.
Samme Bestemmelse gælder for Lastning fra Pakhus og Silo.
- Dampere, Motorskibe og Lægtre paa 300 Tons d.w. og derover ekspederes forud for andre Fartøjer, dog saaledes, at lastende Fartøjer først færdigekspederes.

Et Strandingsminde fra Vestkysten

I 1920 strandede ud for Harboøre et stort norsk Barkskib »Bragdø«, der havde en meget smuk Gallionsfigur, en Kvinde i overnaturlig Størrelse. Figuren solgtes ved Auktionen for 40 Kr. til Gdr. Pinholt i Nabokommunen, i hvis Have den siden har staaet. For kort Tid siden aflagde Direktøren for Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo, Major Gunnar Isachsen, et Besøg hos Pinholt og købte Figuren til Museet for 200 Kr. Han vilde ogsaa gerne erhverve Barkskibets Skibsklokke, men ingen ved, hvem der ejer den.

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

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

"APEXIOR"
REGISTERED
POUL WEEKE & Co. - København V
Central 2692 Vodroffsvej 18

Danske Rederes Retsværn.

Danske Rederes Retsværn har udsendt Beretning og Regnskab for 1937, hvori det bl. a. hedder:

Der var pr. $\frac{1}{2}$ 1937 indmeldt 167 Skibe med 306.449 Br. Tons. I Aarets Løb er tilkommet: Ved Nyindmeldelser 16 Skibe med 39.596 Br. Tons, ved Ommaaling af tidligere indmeldt Tonnage 1.592 Br. Tons, saaledes at den højeste Indtegning i 1937 udgjorde 183 Skibe med 347.637 Br. Tons. I Aarets Løb er udgaaet: Ved Salg og Forlis 17 Skibe med 34.388 Br. Tons, ved Ommaaling af tidligere indmeldt Tonnage 121 Br. Tons. Der er pr. $\frac{1}{2}$ 1938 saaledes indmeldt 166 Skibe med 313.128 Br. Tons.

Der er siden 1925 incasseret ialt Kr 11.382.897,82.

I det forløbne Aar har Retsværnet ført ikke faa Proces- og Voldgiftssager, og af de vigtigste gives et Resumé, som formodes vil kunne paaregne almindelig Interesse. Vi skal heraf nævne:

No. 310/35. Liggetidsberegning — accumulative hours.

No. 84/36. Processag om fac Klausulens Fortolkning.

No. 47/37. Liggetidsberegning — tonneaux maritimes.

Losning af Havre i Nantes.

No. 99/37. Tidsbefragtning. Aftagning og Genanbringelse af Luger og Skærestokke.

No. 126/37. Stevedors Ansvar for for langsom Lastning.

No. 131/37. Forbud mod Deviation for Bunkers under Transport af Hø og Halm.

No. 155/37. Fragt. Spørgsmaal om hvorvidt Fragten skal beregnes efter udleveret Vægt eller efter Konnossementskvantum.

No. 165/37. Disput om Fragtrate for Jordnødder.

No. 188/37. Krav om 2 pCt.s Fradrag for Non-weighing ved forudbetalt Fragt.

No. 237/37. Liggetidsberegning. Frost og Storm.

Endelig bringer Beretningen en Liste over Approved Documents 1938.

Aarhus Havn

Aarhus Havn har ved Havneingeniør H. Gebauer udsendt en Oversigt over Havnens Drift i 1937, hvoraf fremgaar, at der i Aarets Løb indkom 3076 Damp- og Motorskibe paa tilsammen 1,463,249 Netto Reg. Tons og 2931 Sejl- og Sejlmotorskibe paa 123,822 Tons, ialt 6007 Skibe paa tilsammen 1,587,071 Tons. Der udlossedes 1,412,215 Tons Gods og indladedes 305,147 Tons. Sammenlignet med Opgørelsen for 1936 viser dette en Fremgang i det samlede Antal Skibe paa 2 pCt., den indgaaede Tonnage 4,3 pCt., den udlossede Ladning 1,8 pCt., den indtagne Ladning 24,4 pCt. og for den samlede Vareomsætning over Havnen 5,5 pCt.

Havne- og Broenge har fra 1. Januar til 31. December udgjort 1,853,771 Kr. 13 Øre netto eller 53,540 Kr. 85 Øre mere end i 1936. De fra 30. Maj 1931 fastsatte Havne- og Brotakster med senere Ændringer var gælden-

de indtil 1. April, da en ny 4-aarig Takstperiode begyndte. Der foretoges i den nye Takst ikke nogen væsentlig Ændring i Forhold til den gamle, udover at man i Bestemmelsen om Fritagelse af Vareafgift af Varer fra eller til Aarhus og Ebeltoft Tolddistrikter m. fl. har undtaget Fisk, der indføres.

Oversigten oplyser udførligt om de faste Ruter paa Ind- og Udland, den hjemmehørende Flaade, Havneterrænet, Bugsering og Lodsning o. s. v.

Problemet Frysning af Fisk

Det danske Fiskerilaboratorium skal staa overfor Løsningen af et Problem, som man længe har arbejdet med. Det drejer sig om en ny Metode til Frysning af Fisk.

Der har tidligere været gjort mange Forsøg paa dette Felt, men uden at opnaa en virkelig effektiv og rentabel Løsning.

Hovedpunktet i den nu anvendte Metode synes at være en meget hurtig og meget haard Frysning, hvorefter den frosne Fisk, hvis den opbevares i Kølerum, med Temperatur paa under Frysepunktet, skal kunne holde sig omtrent ubegrænset.

Indenfor danske Fisker- og Fiskeeksport-Kredse har man med stor Interesse fulgt denne Sag, idet man haaber derved at kunne skaffe Eksportmuligheder for dansk Fisk paa fjernere Markeder.

PERSONALIA

Dødsfald

Grosserer *Ferdinand Philipson* er død, 80 Aar gammel. I adskillige Aar drev den afdøde Agentur Firmaet »Ferdinand Philipson & Co.« i Korn og Bunkerkul, og denne Forretning gik senere over til »Maritime Agency Ltd.« Grosserer Philipson, der havde været Revisor i Grosserer Societetets Komité og var stærkt politisk interesseret, var meget afholdt i Skibsfartskredse.

60 Aar

Mangeaarig Skibsfører i Rederiet Holm & Wonsild, Kaptajn *A. H. Jacobsen*, fyldte i Mandags 60 Aar. Kaptajn Jacobsen førte Damperen »Jan«, der fornylig blev beslaglagt af Franco-Regeringen.

Fabrikant *Aage Weihe*, Indehaver af Aage Weihe's Skibsfarve-, Lak- og Farvefabriker i Søborg og Frihavnen, fyldte Onsdag 60 Aar.

Fabrikant Weihe stod i sin Tid i Lære hos Firmaet Michaelsen & Heinemann, fra hvilket han kom til A. Stelling, hvorfra han siden overgik til Firmaet Johs. Nielsen & Falck. I 1915 overtog han saa det gamle Firma P. Christiansen, hvis Virksomhed han har moderniseret og udvidet med en Fabrik i Søborg.

POSITIONSLISTE PR. 5. JULI 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Coenhaven 30.6.
s.s. *Aarø* ank. Bremen 26.6.
s.s. *Aase* afg. Genova 15.6. til Messina.
m.t. *Aase Mærsk* afg. St. Thomas 19.6.
s.s. *Absalon* pass. Kbhvn.s Red 27.6.
m.s. *African Reefer* pass. Cristobal 5.7.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Yokohama til Tsinglao 25.6. udg.
s.s. *Agnete* afg. Helsingør 29.6. til Danzig.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Bayonne 28.6. til Newfoundland.
s.s. *Alfa* afg. Gibraltar 4.7.
s.s. *Alf* afg. Rouen 29.6.
s.s. *Alabama* ank. Rotterdam 2.7.
s.s. *Algarve* afg. Tunis 3.7. til Marseille.
m.s. *Algier* ank. Antwerpen 5.7.
m.s. *Almena* afg. New York 16.6. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Marseilles til Port Said 5.7. udg.
s.s. *Allsund*, Hansen, pass. Cape Race 1.7. p. R. t. Portland, Maine.
m.s. *American Reefer* pass. Cristobal 5.7.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. San Francisco 26.6. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 14.6. til Lisbon.
s.s. *Anna* afg. Sfax 5.7.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Shanghai 30.6.
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Sydney til Taku Bar 23.6. udg.
s.s. *Anne* ank. Kbhvn. 2.6.
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 19.6. til Buenos Aires.
m.s. *Arizona* afg. Rio 20.6. til Kbhvn.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Bergen 26.6. til Kalundborg.
m.s. *Asbjørn*, Bjørk, pass. 11° 47' N. 58° 43' Ø. 26.6. p. R. t. Havre.
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Kap Verde for Las Palmas 1.7. hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Kolding 3.7.
s.s. *Aslaug* pass. Helsingør 24.6. p. R. t. London.

m.s. *Asnæs* pass. Holtenau 5.7.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Osaka 16.6.
s.s. *Astra* ank. Baltimore 30.6.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Immingham 2.7.
m.s. *Australian Reefer* pass. Dungeness 3.7.
m.s. *Australien*, Hansen, pass. Mauritius p. R. t. Las Palmas 30.6. hjg.
s.s. *Avance* oplagt.

B

s.s. *Belgien* afg. Lorient 29.6.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Antwerpen 8.6.
s.s. *Bergenhus* afg. Aalesund 5.7. norover.
s.s. *Bertha* ank. Svendborg 26.5.
s.s. *Bes* pass. Skagen 5.7.
s.s. *Betta* pass. Dover 3.7.
s.s. *Betty Mærsk* pass. Lizard 1.7. østg.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Cardiff 23.6.
s.s. *Birgitte* ank. London 24.6.
s.s. *Birte*, Rasmussen, oplagt.
s.s. *Bodil* ank. Danzig 2.7.
s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt.
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Middlesbrough til Antwerp 5.7. udg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. St. Thomas 27.6. til Marseilles.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Bordeaux 1.7. til Blyth.
s.s. *Brasilien* ank. Helsingør 30.6.
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Mona 29.6.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Hull 29.6. til Buenos Aires.
s.s. *Britta* pass. Gibraltar 4.7.
s.s. *Broholm* afg. Kbhvn. forv. 16.7. til Levanten via Antwerpen.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Frederikshavn 27.6.
s.s. *Brynhild* ank. Halmstad 3.7.

C

m.s. *California* ank. Santos 27.6.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 1.7. hjg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

5.7.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	463,00	AMSTERDAM.....	250,75
BERLIN.....	182,25	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	12,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,75	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	103,95	PRAG.....	15,85
ROM.....	24,05	WARSAWA.....	85,75

m.s. *Canadian Reefer* pass. Cristobal 2.7.
 s.s. *Carmen* pass. Helsingør 6.7.
 m.l. *Caroline Mærsk* pass. Dover 30.6. vestg.
 s.s. *Charkow* ank. Antwerpen 4.7.
 m.s. *Chastine Mærsk* ank. Yokohama 24.6.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Los Angeles 30.6.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Rashin 5.7. hjg.
 m.s. *Chr. Holm*, ank. Campana 3.7.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Gdynia 29.6.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Kbhvn. 4.7.
 s.s. *Christiansborg* ank. Kbhvn. 21.6.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Gdynia 3.7.
 s.s. *Clara*, Jensen, oplagt.
 m.s. *Columbia*, Bronér, forv. afg. Hoquiam 30.6.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Cornerbrook 23.6.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Cape Briton Island 28.6.

D

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Kbhvn. 3.7.
 s.s. *Dagmar* ank. London 5.7.
 s.s. *Dagmar* ank. London 4.7.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Aalborg 3.7.
 m.s. *Danmark* ank. Bergen 5.7.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Penang til Suez 25.6. hjg.
 s.s. *Delaware* afg. New York 5.7. til Oslo.

E

s.s. *E. M. Dalgas* pass. Belle Isle 30.6.
 s.s. *Ebro* ank. Kbhvn. 4.7.
 s.s. *Edv. Nissen* afg. Pugwash 26.6.
 s.s. *Effie Mærsk* pass. Hirtshals 28.6. vestg.
 s.s. *Egholm* afg. Algier 2.7. til Alexandria.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Rio de Janeiro 3.7.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Port Arthur 10.6.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 20.5.
 s.s. *Elisabeth* pass. Skagen 27.6.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Valleyfield 19.6.
 s.s. *Ellen* pass. Hanstholm 23.6. vestg.
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 4.6.
 s.s. *Else* pass. Helsingør 5.7.
 s.s. *Emanuel* afg. North Sydney 22.6. til Preston.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Swansea 24.6.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Karachi 13.6.
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Immingham 3.7.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* i Kbhvn. 5.7.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* afg. Honilleur 5.7.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Hull 5.7. hjg.
 s.s. *Ester* pass. Ushant 1.7.
 s.s. *Esther Maria*, pass. Lødingen 3.7.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Riga 25.6.
 s.s. *Estrid* afg. Barry 17.6. til Rio de Janeiro.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Southampton til St. Thomas 27.6. udg.

F

s.s. *Fanø*, Korff, oplagt.
 m.v. *Fano* afg. Reykjavik 29.6.
 s.s. *Finland* pass. St. Abb's Head 30.6. p. R. t. Methil.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, pass. Ushant p. R. t. London 4.7. hjg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Kbhvn. 2.7.
 s.s. *Frankrig* pass. Skagen 29.6. vestg.
 s.s. *Fredensborg* pass. Kbhvn. 2.7.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Frederikshaab 2.7.
 s.s. *Freya* ank. Raumo 20.6.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 25.6.
 s.s. *Frode* afg. Gøteborg 4.7. til Portland, Me.
 s.s. *Fylla* pass. Skagen 30.6. vestg.

G

s.s. *Georgia* afg. Vejle 5.7. til Aalborg.
 s.s. *Gerd* afg. Mobile 22.6. til New Orleans.
 s.s. *Gerda Toft* pass. St. Vincent 5.7.
 s.s. *Gerda* afg. Plymouth 5.7.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. New York 21.6.
 s.s. *Gorm* afg. New York 22.6. til Oslo.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Philadelphia 23.6. til Baltimore.
 s.s. *Grete* ank. Forth de France 3.7.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* ank. Danzig 13.5.

s.s. *Guðrun* afg. Svendborg 28.6. til Danzig.
 m.s. *Guðrun Mærsk* ank. Davao 25.6.
 s.s. *Gunhild* pass. Spurn Hd. 26.6. p. R. t. Goole.
 s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Dover 1.7. østg.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Hongkong 4.6.
 s.s. *Gyda* afg. Quebec 24.6. til New York.

H

s.s. *H. H. Petersn* oplagt i Marstal.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aarhus 3.7.
 s.s. *Halfdan* afg. Dunkirk 4.7. til Havre.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Danzig 29.6. til Kbhvn.
 s.s. *Hans*, From, ank. Randers 5.7.
 s.s. *Hans Broge* afg. Port Talbot 15.6. til Huelva.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. The Swale 29./30.6.
 s.s. *Harald* ank. Horsens 3.7.
 s.s. *Harriet* pass. Finnisterre 5.7.
 s.s. *Helene* pass. Kbhvn. 5.7.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 20.6.
 m.s. *Helvig* afg. Alexandria 1.7. til Izmir.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Le Havre 15.6. til Houston.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Leningrad 23.6.
 m.s. *Herdis* afg. Liverpool 17.6. til Las Palmas.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Zeebrugge 28.6. til Fredericia.
 s.s. *Hilde* ank. Alexandria 30.6.
 s.s. *Hindsholm* ank. Manchester 2.7.
 s.s. *Holland* ank. Danzig 29.6.

I

s.s. *Inga*, oplagt.
 m.s. *India*, Krarup, ank. Aalborg 6.7. udg.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Boston Lines 28.6. til Flensburg.
 s.s. *Inger Toft* ank. Garston 29.6.
 s.s. *Inger* pass. Dungeness 5.7.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Barreiro 4.7.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Grangemouth 29.6.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Kbhvn. 3.7.
 s.s. *Ivar* afg. Norfolk, Va., 25.6. til Gulfen.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 3.7.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Haifa 16.6.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, beslaglagt i Spanien.
 m.s. *Java*, Christensen, pass. Gibraltar p. R. t. Antwerp 3.7. hjg.
 s.s. *Jenny* ank. Liverpool 2.7.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Dieppe 18.6. til Twillingate.
 s.s. *Johanne* pass. Helsingør 5.7.
 s.s. *Johannes Mærsk* pass. Lizard 1.7. vestg.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 4.7.
 s.s. *Jonna* pass. Ækvator 4.7.
 s.s. *Juliane* ank. Cardiff 25.6.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Saigon 4.7. hjg.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, pass. Minikoi p. R. t. Aden 30.6. hjg.
 s.s. *Jutta* ank. Rouen 30.6.
 s.s. *Jytte* afg. Danzig 22.6. til Leningrad.
 s.s. *Jægersborg* ank. Boston 3.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Garston 1.7.
 s.s. *Karen* ank. Immingham 28.6.
 s.s. *Karen Toft* ank. Ghent 2.7.
 s.s. *Karla* afg. Algier 4.7.
 s.s. *Katholm* afg. Swansea 2.7. til Esbjerg.
 m.l. *Katrine Mærsk* afg. Port Arthur 15.6.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Tyne 28.6.
 s.s. *Kentucky* afg. Aalborg 11.6., ank. New York 5.7.
 s.s. *Kirsten* pass. Cuxhaven 24.6.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. London 24.6.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Danzig 2.7.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud* ank. Liverpool 2.7.
 s.s. *Knud Villemoes* pass. Hirtshals 29.6. vestg.
 s.s. *Knut* ank. Gravesend 1.7.
 s.s. *Kongea* afg. Skive 15.6. til Finland.

L

s.s. *Laila* afg. New York 1.7.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* pass. Madeira 1.7.
 m.s. *Leise Mærsk* pass. Suez 21.6.
 s.s. *Lica Mærsk* pass. Colombo 24.6.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Kalix 24.6.
 s.s. *Lilian* pass. Dungeness 4.7.
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 2.7.
 s.s. *Lily* ank. Brest 27.6.
 s.s. *Linda* afg. Oporto 5.7.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Boness 2.7.
 m.s. *Louisiana* afg. Lissabon 5.7. til Kbhvn.
 s.s. *Lotta* ank. Rochester 4.7.
 s.s. *Lotte* ank. Bayonne 6.6.
 m.s. *Lundby* afg. Georgetown 29.6. til Montreal.
 s.s. *Lynæs* pass. St. Abb's Head 5.7.

M

- s.s. *M. C. Holm* afg. Quebec 29.6. til Dalhousie.
 s.s. *Magnus* ank. Havre 3.7.
 s.s. *Maja* afg. Raumo 5.7.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Equator p. R. i. Las Palmas 3.7. hjg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Aabenraa 1.7.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Los Angeles 22.6. til New York.
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. Bordeaux 2.7.
 s.s. *Margrete* ank. Kbhvn. 28.6.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 4.7.
 s.s. *Marianne* afg. Blyth 28.6.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Tampico 11.6.
 s.s. *Marie Toft* afg. San Juan (Sevilla) 4.7.
 s.s. *Marna* afg. San Antonio 4.7.
 m.s. *Marocco* afg. Antwerpen 2.7. til Casablanca.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Boston Mass. 25.6.
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Nørresundby 28.6. til Uuras.
 s.s. *Marx* ank. Themsen 24.6.
 s.s. *Maryland* afg. Helsingborg 5.7. til Frederikshavn.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Antwerpen 20.6.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Penang 5.7. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 29.6.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Hongkong 1.6. til Swatow.
 s.s. *Minsk* afg. Esbjerg 5.7. til Kbhvn.

N

- s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Rouen 4.7.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* afg. Koivisto 5.7.
 s.s. *Nancy* ank. Oporto 3.7.
 s.s. *Nerma* pass. Gibraltar 2.7.
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 17.6. til Buenos Aires.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Jegaspi 23.6. til Karlshamn.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Shanghai 29.6.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Gibraltar 30.6. til Huelva.
 s.s. *Niobe* afg. Themsen 5.7.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* afg. Los Angeles 4.6. til Yokohama.
 s.s. *Nordborg* ank. Cardiff 2.7.
 s.s. *Nordby* afg. London 1.7. til Kbhvn.
 m.s. *Norden* ank. Christobal 21.6.
 m.s. *Nordfarer* afg. Quebec 24.6.
 m.s. *Nordhavet* ank. Barry 30.6.
 m.s. *Nordhval* afg. Yawata 14.6. til Calcutta
 m.s. *Nordkap* afg. Jacksonville 30.6. til New York.
 s.s. *Nordlys* ank. Civitavecchia 27.6.
 m.s. *Norrandiet*, Haure-Petersen, afg. New Orleans 1.7. til Caronles.
 m.s. *Nordpol* afg. Fremantle 17.6. til Patras.
 m.s. *Nordvest* afsluttet Prøvetur fra Nakskov Skibsværft.

O

- s.s. *Odin* ank. Gøteborg 5.7.
 s.s. *Olga* afg. Grangemouth 28.6.
 m.s. *Olga S.* afg. London 21.6. til Philadelphia.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Kbhvn. 30.6.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Carapito 3.7.
 m.s. *Oregon* afg. Rosario 4.7. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion* ank. Bordeaux 20.6.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Danzig 2.7.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Philadelphia 24.6.
 s.s. *Ove Toft* ank. Gravesend 2.7.

P

- s.s. *P. Madsen* ank. Hamburg 24.6.
 s.s. *P. N. Danm* afg. Quebec 29.6. til Norge.
 m.s. *Panama*, Juel-Christensen, ank. Melbourne 1.7. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Egedesminde 29.6.
 s.s. *Paula* ank. New York 1.7.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 2.7. hjg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Panama 19.6.
 s.s. *Pia* pass. Spurn Point 5.7.
 s.s. *Polly* pass. Hanstholm 30.6. vestg.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Oslo 2.7.

R

- m.s. *Ragnhild* ank. Tyne 26.6.
 s.s. *Randa* ank. Sete 2.7.
 s.s. *Riga* ank. Boness 3.7.
 s.s. *Rigmor* pass. Spurn Hd. 29.6. udg.
 s.s. *Rikke* afg. Kbhvn. 3.7. til Danzig.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Kbhvn. 4.5. til Hamburg.

- s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 4.7.
 s.s. *Robert* ank. La Rochelle 26.6.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. London 1.7. til Philadelphia via New York.
 s.s. *Rosenborg* afg. Safi 1.7.

S

- s.s. *Saga* afg. Skien forv. 6.7. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Aden 21.6.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Dakar 3.6.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Gdynia 3.7.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Nordenham 3.7. til Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Akureyri 25.6.
 s.s. *Selma* ank. Themsen 5.7.
 s.s. *Sessa* afg. Valparaiso 30.6.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Suez for Aden 3.7. udg.
 s.s. *Signe* ank. Antwerpen 24.6.
 s.s. *Sigrid* pass. Skagen 28.6.
 s.s. *Silkeborg* ank. Casablanca 1.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kramfors 27.6.
 s.s. *Skagen* afg. Hull 30.6.
 s.s. *Skagerak* pass. Dunnet Head 20.6.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Aruba 14.7.
 s.s. *Skjold* ank. Tallinn 3.7.
 s.s. *Skodsborg* ank. Cardiff 2.7.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 5.7. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Huelva 4.7.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Ridham Dock 29.6. til St. John's N.F.
 s.s. *Sophie* afg. Gdynia 24.6.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 5.7. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Leghorn 2.7.
 s.s. *Stella* pass. Dungeness 4.7.
 m.s. *Stensby* laster i Vancouver Dish. for England via Trinidad og Barbados.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Yawata 1.7.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Boness 2.7.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Dunnet Head 23.6. vestg.
 s.s. *Svanhild* afg. Neufahrwasser 4.7. til Aalborg.
 s.s. *Svend Pii* pass. Beachy Head 30.6. østg.
 s.s. *Søborg* pass. Skagen 3.7.

T

- s.s. *Taarnholm* afg. Danzig forv. 5.7. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 20.6.
 s.s. *Tanja* ank. Bristol 3.7.
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Dairen 1.7.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Selby 6.7. til Burntisland.
 s.s. *Tekla* afg. Kbhvn. 3.7. til Helsingør.
 s.s. *Tennessee* afg. Santos 1.7. til Bahia.
 m.s. *Thyra S.* ank. Sunderland 1.6.
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 4.7.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, oplagt i Aarhus.
 s.s. *Tove* afg. Gravesend 1.7. til Grimsby.
 s.s. *Tovetil*, Bang, ank. Prinzapolka 12.6.
 s.s. *Transporter* ank. Boness 29.6.
 s.s. *Trio*, Svane, pass. Kiel-Holtenau 5.7.
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 8.7. til Arendal.
 s.s. *Tula* afg. Latakia 4.7. til Izmir.
 m.s. *Tunis* afg. Bona 4.7. til Lisbon.
 m.s. *Tureby* afg. Ibcuy 21.6. til New York.

U

- s.s. *Ulla* ank. Cardiff 3.7.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Dunnet Head 24.6. vestg.
 s.s. *Uranienborg* ank. New Orleans 27.6.

V

- s.s. *Valborg* pass. Frederikshavn 21.6.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Boulogne s/M. 3.7. til Methil.
 s.s. *Venus* afg. Gibraltar 27.6.
 s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
 s.s. *Viborg* pass. Gibraltar 4.7.
 s.s. *Viola* ank. Malta 21.6.
 s.s. *Virginia* ank. Randers 3.7.
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.

W

- m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. Melbourne 5.7.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Helsingør 28.6.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Gdynia 4.7.

Y

- s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 5.7. til Aarhus og Aalborg.

Ø

- s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

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 Pensionsordning for Personalet.**Indhent Oplysninger og Tilbud fra***PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN****AKTIESELSKAB***(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)*

HAMMERENSGADE 8 · KØBENHAVN K · TLF.: C. 7809



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**STEVEDORE-COMPAGNIET***(HASSING & DRESCHER)***AARHUS**

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH»

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmaild"
Amallegade 38**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

G. E. OLSENBunkerkul
Kul, Koks, Brænde
BriketterSkibsklarering
Kommission**HELSINGØR**Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkoco**ROTTERDAM**Telephons:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

O. SWANLJUNG

Etableret 1808

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Similuoto
& Kalajoki-Rahja) **FINLAND**

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung», Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienstschlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

Tel.-Adr. BKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/ D. EKLÖF & Co. O/YSKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MÖLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference

Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Danak Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**W A S A (Finland)**

Medlemmer af

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 6. Juli 1938.

Nr. 27.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan 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 Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2006. (T). Sverige. Utklipporna NE. Sømærke forsvundet.

(U. f. s. Nr. 26/1922. Stockholm 1938.)

Den sorte Stage med 2 Balloner *Holmeådan* paa c. $55^{\circ} 58',4$ N. $15^{\circ} 44',5$ E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

2007. Sverige. Karlshamn. Fast Sømærke permanent inddraget.

(U. f. s. Nr. 26/1923. Stockholm 1938.)

Det faste Sømærke med Ballon paa $56^{\circ} 08',63$ N. $14^{\circ} 51',62$ E. i Sundet mellem *Stärnö* og *Boön* er permanent inddraget.

2008. Sverige. Bottniske Bugt. Piteå Anduvning. Munksundet. Uddybningsarbejder afsluttet.

(U. f. s. Nr. 26/1849. Stockholm 1938.)

Uddybningsarbejderne i *Munksundet* paa c. $65^{\circ} 17'$ N. $21^{\circ} 29'$ E. er afsluttet. Dybden i Sejlrenden er nu $5,8$ m ved Middelvandstand.
(E. f. S. Nr. 21/1708 1937.)

2009. Sverige. Bottniske Bugt. Malören Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 26/1848. Stockholm 1938.)

Ved Brændetidens Begyndelse den 10. Juli 1938 vil *Malören* Fyr paa c. $65^{\circ} 31',6$ N. $23^{\circ} 33',7$ E. være forandret til at lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 138° til 157° . 3. Hvidt i Pej. fra 213° til 138° .
2. Rødt i — - 157° - 213° .

Synsvidderne for rødt og grønt Lys henholdsvis 9 og 7 Sm. Iøvrigt er Fyret uforandret.

2010. (T). Letland. Ventspils Havn. Fyrbaake ombygges. Fyr midlertidig slukket.

(N. t. M. Nr. 3. Riga 1938.)

Fyrbaaken paa $57^{\circ} 24',5$ N. $21^{\circ} 31',0$ E. paa *Ventspils* Havn N.-Mole skal nedrives og erstattes med et rundt Betontaarn.

Det røde Fyr er midlertidig slukket.

2011. (T). Danzig Omraadet. Neufahrwasser. Taagesignal midlertidig forandret.

(Meddelelse fra Konsulatet i Danzig.)

Nautofonen i Taarnet paa E.-Molen paa c. 54° 25' N. 18° 41' E. er paa Grund af Eftersyn ude af Virksomhed i c. 4 Uger. I dette Tidsrum afgives Taagesignalerne med Klokke fra Taarnet paa E.-Molen. Grupper paa 10 Slag med c. 2^s. Mellemrum hver 30^s.
(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**2012. (T). Danmark. Sundet. Middelgrundsfort. Dragørfort. Skydeøvelser. Advarsel.**

Fra nedenstaaende Søforter vil der i de vedføjede Tidsrum blive afholdt Skydeøvelser med Kanon:

Fort	Tidsrum (Begge Dage inklusive)	Dag — Nat	Hoved- skudretning	Største Skudafstand	Sikkerheds- højde
<i>Middelgrundsfort</i> . . .	1. Aug.—13. Aug.	Dag	NE.	5 Sm	800 m
<i>Dragørfort</i>	15. Aug.— 9. Sept.	Dag og Nat	SE. og S.	7 Sm	1200 m

Naar Skydning finder Sted, vises fra det skydende Fort:

Om Dagen: International Talstander „7“.

Om Natten: 3 røde Lanterner hejst over og under hinanden.

Endvidere vil der, naar Skydning finder Sted, blive vist følgende Signaler under den ene Raanok paa Signalmasterne paa *Middelgrundsfort* og *Dragørfort*:

2 Cylindre betyder Skydning fra *Middelgrundsfort*.

Cylinder, Kugle, Kugle betyder Skydning fra *Dragørfort*.

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

Signalerne vil blive hejst ½ Time før Skydningens Begyndelse. Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raaens anden Nok.

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

Luftfartøjer advares imod i de omhandlede Tidsrum i Nærheden af de anførte Skudretninger at komme under de vedføjede Sikkerhedshøjder.

2013. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Fyr nedlagt.

Det røde, faste Fyr c. 59 m N. ½ E. for Fyret paa E.-Molens Hoved, og som kun tændtes, naar Postskib ventedes, er permanent nedlagt.

c. 55° 40½' N. 11° 05½' E.

(Kort Nr. 220, 227, 299, 278 og 211. Danske Lods, Side 303. Havnelods Side 102. Fyr-Fort. Nr. 311.)

2014. (T). Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.

Fyrskibet *Halsskov Rev* paa c. 55° 20' N. 11° 03' E. er midlertidig ombyttet med en hvid Lys- og Fløjtetønde mærket *Halsskov Rev*, og som viser samme Fyrkarakter som Fyrskibet, hvidt Et-Blink hver 12^s.

(E. f. S. Nr. 23/1738 1938.)

2015. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 29. Juni d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,0 m.

c. 54° 50' N. 10° 33' E.

(E. f. S. Nr. 22/1724 1938.)

2016. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel. Skarpskydningsøvelser afholdes fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* i Dagene fra den 2. August til den 6. August og fra den 8. August til den 13. August d. A. Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/34 1938.
c. $54^{\circ} 58',6$ N. $9^{\circ} 45',9$ E.
2017. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Flensborg Fyrskib genudlagt.
(N. f. S. Nr. 26/2835. Berlin 1938.)
Fyrskibet *Flensburg* paa c. $54^{\circ} 50'$ N. $9^{\circ} 54'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 23/1739 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2018. (F). Danmark. Kattegat. Røsnæs NE. Vrag afmærket.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/2000 1938 meddeles, at Vraget af Motorpaketten *Bjørno* ligger sunket paa $55^{\circ} 46'$ ($50''$) N. $11^{\circ} 03'$ ($10''$) E. i $12,5$ m Vand. Masten rager c. $\frac{1}{2}$ m over Vandet. En Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s , er udlagt henholdsvis 25 og 75 m WSW. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 26/2000 1938.)
2019. Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib genudlagt.
(U. f. S. Nr. 26/1859. Stockholm 1938.)
Fyrskibet *Vinga* er atter udlagt paa Station paa c. $57^{\circ} 34',0$ N. $11^{\circ} 36',0$ E.
(E. f. S. Nr. 18/1347 1938.)
2020. Danmark. Skagerrak. Indsejlingen til Hirtshals Havn. Afmærkning udlagt. Nedennævnte Sømærker er udlagt ved Indsejlingen til *Hirtshals* Havn.
a. En rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost 230 m 348° fra Dækmolens Hoved.
b. En hvid Stumpstønde med 1 nedadvendt Kost 500 m 6° fra E.-lige Molehoved.
c. En hvid Stumpstønde med 2 nedadvendte Koste 270 m 6° fra E.-lige Molehoved.
Hirtshals Havn: c. $57^{\circ} 35',6$ N. $9^{\circ} 57',7$ E.
(E. f. S. Nr. 26/1953 1938. Kort Nr. 236. Danske Lods, Side 123, Tillæg Nr. 3, Side 22. Havnelods, Side 92, Tillæg Nr. 1, Side 12. Søm.-Fort. Side 19, Nr. 8 A.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2021. Danmark. Horns Rev Fyrskib. Radiofyr atter i Orden.
Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Horns Rev* paa c. $55^{\circ} 34'$ N. $7^{\circ} 20'$ E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 26/2002 1938.)
2022. Danmark. Horns Rev S. Vrag.
Vraget af Motorskonnerten „*Hero I*“, hvorfra Masterne rager over Vandet, ligger sunket i c. 8 m Vand paa c. $55^{\circ} 31',5$ N. $7^{\circ} 47',1$ E., 4 Sm 275° fra den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste *Munk*.
2023. (T). Tyskland. Elben. Scharhörn N. Vrag afmærket. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 26/2734. Berlin 1938.)
En Kulpram er sunket i 9 m Vand paa $53^{\circ} 58' 22''$ N. $8^{\circ} 27' 29''$ E. mellem Lystønde *D* og Spirstønde *E*.
Vraget er afmærket med en Vraglystønde med Nord-Topbetegnelse, og som viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 22^s i $11,5$ m Vand c. 100 m N. for Vraget.
Smaaskibe advares mod Besejling af Farvandet S. for Vraglystønden.

2024. (T). Tyskland. Jade- og Weser-Munding. Lystønder midlertidig udlagt.

(N. f. S. Nr. 26/2736. Berlin 1938.)

Indtil Slutningen af Juli 1938 er der paa nedennævnte Pladser udlagt rød- og hvidvandretribede Lystønder, der viser hvidt, fast Lys:

a) $53^{\circ} 50' 00''$ N. $7^{\circ} 50' 00''$ E.b) $53^{\circ} 54' 30''$ N. $7^{\circ} 56' 30''$ E.

Det er forbudt at passere, fiske eller ankre indenfor en Afstand af 125 m fra Lystønderne. Disse inddrages uden nærmere Meddelelse.

2025. (T). England. Nordsøen. Flaadeøvelser.

(N. t. M. Nr. 1300. London 1938.)

I Tiden mellem den 20. og 23. Juli d. A. vil *engelske* Undervandsbaade afholde Manøvrer i *Nordsøen*, og det kan forventes, at Luftfartøjer flyver lavt i Nærheden af Koffardiskibe.

2026. England. Thomsen Anduvning. Swin Spitway. Lys- og Klokketønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 38. Trinity House, London 1938.)

I Anledning af en Forandring i Beliggenheden af *Spitway* mellem *Wallet* og *East Swin Channels* er Lys- og Klokketønden *Swin Spitway* flyttet c. $0,3$ Sm W. efter, saaledes at den nu ligger $4,95$ Sm $162\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Clacton Vandtaarn*.

c. $51^{\circ} 43'$ N. $1^{\circ} 11'$ E.**2027. (T). England. Outer Dowsing Fyrskib ombyttes midlertidig.**

(N. t. M. Nr. 34. Trinity House, London 1938.)

Omkring den 21. Juli 1938 vil *Outer Dowsing* Fyrskib paa c. $53^{\circ} 34'$ N. $0^{\circ} 59'$ E. midlertidig for et Tidsrum af c. 3 Maaneder blive ombyttet med et Fyrskib med Pælemast, hvorpaa Fyrlanternen er anbragt paa Halv. Fyret skal vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s . Hvert Blinks Varighed 1^s . Fyret har betydelig reduceret Lysstyrke. Taagesignal med Sirene: To-Stød af 2^s . Varighed hver 40^s . Undervandstaagesignal afgives med Klokke: To-Slag efterfulgt af 10^s . Pause.

Nærmere Meddelelse om Omskiftningen før og efter Eftersynet vil ikke fremkomme.

2028. England. Flambro' Fyr. Radiofyr oprettes.

(N. t. M. Nr. 35. Trinity House, London 1938.)

Ved *Flambro' Fyr* paa c. $54^{\circ} 07'$ N. $0^{\circ} 05'$ W. oprettes omkring den 21. Juli 1938 et Radiofyr. Kaldesignal: MMX. Bølgelængde: $291,5$ kc/s (1029 m). Radiosignalet bliver, som følger:

1. Bogstaverne MMX 5 Gange.....	19,5 s.
2. En lang Streg.....	11,6 s.
3. Bogstaverne MMX 1 Gang.....	3,9 s.
4. (1.), (2.) og (3.) 2 Gange.....	1 m. 10,0 s.
Hele Signalet.....	1 m. 45 s.
Pause.....	4 m. 15 s.
Periode.....	6 m.

Under Taage udsendes Signalet hver 6^m , begyndende 4^m efter fuldt Klokkeslæt. I klart Vejr udsendes Signalet ved 22^m , 28^m , 52^m og 58^m efter fuldt Klokkeslæt. Nærmere Meddelelse vil ikke fremkomme.

(Kort Nr. 264.)

2029. England. Sunderland. Oplysning om Vrag.

(N. t. M. Nr. 1313. London 1938.)

Vraget, der ligger sunket paa c. $54^{\circ} 53'$ N. $1^{\circ} 16'$ W., er ikke mere farligt for Sejladsen.

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

- 1938
- 1/18 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
- 4/237 *Tyskland. Rügen N.* Undervandshindring.
- 5/301 *Tyskland. Stolpe Banke S.* Oplysning om Vrag.
- 13/916 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N.* Vrag „*Katharina Peppa*“. Vrag afmærket.
- 16/1181 } *Sverige. Landsort.* Taagesignal forandres.
- 22/1657 }
- 16/1182 *Sverige. Landsort Fyr.* Radiofyr oprettes.
- 16/1185 *Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Eggegrund Fyr.* Radiofyr oprettes.
- 16/1187 *Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvalls Skærgaard. Saltviksudde.* Fyr forandres. Nyt Fyr tændes paa *Agö*.
- 17/1287 *Estland. Finske Bugt.* Opmaalingsmærker udlagt.
- 21/1577 *Danmark. Østersøen. Marstal Bugt m. v.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
- 25/1863 *Estland. Finske Bugt.* Skydeøvelser og Bombekastning. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
- 26/1925 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib* midlertidig ombyttet.
- 26/1941 *Estland. Finske Bugt. Tallinn* Anduvning. Skydeøvelser.
- 26/1942 *Polen. Danzig Bugt. Gdynia.* Taagesignaler forandres midlertidig.
- 27/2010 *Letland. Ventspils Havn.* Fyrbaake ombygges. Fyr midlertidig slukket.
- 27/2011 *Danzig Omraadet. Neufuhrwasser.* Taagesignal midlertidig forandret.
- 27/2055 *Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib* midlertidig inddraget.

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

- 1938
- 1/21 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.
- 1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosedø Batteri.* Signal for Skydning.
- 1/24 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
- 1/25 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnedø* Fort.
- 1/27 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Vinkelfyr midlertidig slukket.
- 1/28 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Havnefyr midlertidig slukket.
- 1/32 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
- 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
- 1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
- 11/729 *Sverige. Sundet. Hålsingborg.* Indløbet til *Norra Hamnbassäng.* Havnearbejder. Advarsel.
- 12/839 } *Danmark. Sundet. Københavns Havn N.* Prøveboringer. Dag- og Natsignaler.
- 14/1026 }
- 12/843 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense.* Oplysning om Dybde i gravet Rende. Advarsel.
- 14/1078 *Danmark. Sundet. Bellevue.* Kloakledning udlægges. Advarsel.
- 17/1273 *Sverige. Sundet. Skanör.* Indløbet tilsandet. Advarsel.
- 18/1340 *Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib* ombyttes midlertidig.
- 18/1390 *Danmark. Sundet. Anager E.-Kyst. Kastrup Havn* Indsejling. Mindre Tilsanding.
- 22/1675 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet Fyrskib* ombyttes midlertidig.
- 25/1866 *Danmark. Sundet. Køge Bugt m. v.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
- 26/1944 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grounsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.
- 26/1947 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnebygningsarbejder.* Advarsel.
- 26/1948 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.
- 27/2012 *Danmark. Sundet. Middelfrundsfort. Dragorfort.* Skydeøvelser. Advarsel.
- 27/2014 *Danmark. Store-Bælt. Halskov Rev Fyrskib* midlertidig ombyttet.
- 27/2015 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.
- 27/2016 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak

- 1938
 1/36 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.
 1/38 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignaler. Advarsel.
 8/51
 21/1654
 1/39 Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S. Vrag Proven.
 1/40 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.
 1/41 Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE. Vrag P. Madsen.
 9/593 Danmark. Limfjorden. Draget-Nibe. Vrag „Nordstjernen“.
 12/911 Danmark. Limfjorden. Tyboren Havn. Dybde aftaget.
 13/943 Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby. N.-lige Ledefyr. Bagfyr midlertidig slukket. Midlertidigt Bagfyr etableres.
 14/1031 Sverige. Kattegat. Lilla Middelfgrund Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.
 15/1100 Danmark. Isefjord. Bramsnæs Vig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.
 15/1102 Norge. Oslofjorden. Fulehuk Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
 15/1103 Norge. Kristiansandsfjorden. Gronningen Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
 19/1426 Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Advarsel.
 19/1479 Danmark. Limfjorden. Nibe Havn. Indsejlingsrønde tilsandet.
 20/1505 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Molehoved ombygges. Midlertidige Foranstaltninger.
 20/1508 Norge. Oslofjord. Kaholmen. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
 21/1606 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Østre Molearm Fyr. Fyrbygning løftes. Midlertidig Fyrbelysning.
 21/1610 Danmark. Skagerrak. Skagens Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.
 22/1679 Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib ombyttes midlertidig.
 23/1741 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 24/1791 Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
 24/1792 Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt. Flaadeøvelser. Advarsel.
 25/1870 Danmark. Kattegat. Farvandet N. for Hesselo. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
 26/1952 Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig. Skadegrund W. Undervandshindring.
 27/2018 Danmark. Kattegat. Rosnæs NE. Vrag „Bjørno“ afmærket.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1938
 1/47 Danmark. Graaedyb og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler under daarligt Vejr.
 1/49 Belgien. Wandelaar Fyrskib W. Vrag.
 8/532 England. Themsens Anduvning. Mid-Barrow Fyrskib ombyttes midlertidig.
 11/752 England. East Goodwin Fyrskib ombyttes midlertidig. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
 12/913 Nordsøen. Horns Rev NW. t. N. Vrag „Claus Bøge“.
 13/949 England. Lowestoft Fyr forandres.
 15/1108 Nordsøen. Terschellingerbank Fyrskib NW. Vrag.
 17/1284 Grønland. Færingehavn midlertidig spærret af Is.
 18/1356 Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib midlertidig ombyttet.
 18/1396 Danmark. Graaedyb Fyrskib midlertidig ombyttet. Sendetider for Radiofyr forandret.
 23/1747 Holland. Haaks Fyrskib midlertidig ombyttet.
 24/1799 England. Indløbet til Themsens. Galloper Fyrskib ombyttes med nyt Fyrskib.
 24/1801 England. Newarp Fyrskib ombyttes midlertidig.
 24/1802 Skotland. Firth of Forth. Undervandshindringer udlægges. Advarsel.
 24/1803 Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.
 24/1853 Danmark. Kore Sand og Skallingen. Skydeøvelser og Bombekastning. Advarsel.
 27/2022 Danmark. Horns Rev S. Vrag „Hero I“.
 27/2027 England. Outer Dowsing Fyrskib ombyttes midlertidig.

Island og Færøerne.

- 1938
 1/53 Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.
 1/54 Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp. Arnarnes Fyr. Oplysning om Grunde i Lysvinkel. Advarsel.
 1/55 Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.
 1/56 Island N.-Kyst. Skagafjærdur. Málmei. Nyt Fyr oprettes.
 1/57 Island N.-Kyst. Grimsey. Nyt Fyr oprettes.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1988
 1/78 *Danmark.* Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.
 1/79 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.
 1/80 *Danmark.* Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.
 1/81 *Danmark.* *Danske Farvande.* Stormvarsler, Vejrmedlinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. *Færøerne.* Vejrmedlinger pr. Radiotelefon.
 1/82 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.
 1/83 } *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.
 21/1654 }
 1/84 *Danmark.* Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.
 1/85 *Danmark.* Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske* Farvande.
 1/86 *Danmark.* Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i *Spanien*.
 1/87 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
 1/88 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 1/89 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.
 1/90 } Bestemmelser for Ruter for Handelsskibe i *Middelhavet* og for Undervandsbaadsøvelses-
 12/904 } omraader.
 20/1571 }
 1/91 } *Spanien.* Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.
 13/1005 }
 2/145 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.
 2/146 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.
 9/638 *Nordlige Atlanterhav.* Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptaget.
 11/802 Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i *udenlandske* Farvande.
 16/1245 *Sverige.* Opmaalingsarbejder 1938. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
 19/1482 *Spanien.* *Palma de Mallorca.* Regler for Besejling.
 21/1651 *Danmark.* *Lille-Bælt.* *Østersøen.* Øvelser med Miner. Advarsel.
 22/1721 *Kanada og Newfoundland.* *St. Laurence Bugt.* Ispatrouille.
 27/2054 *Danmark.* *Fakse Bugt.* *Hjælm Bugt.* *Samsø,* Farvandet E. for. *Nyborg Fjord,* Farvandet S. for. Øvelser med Miner. Advarsel.
-

- 2030. Skotland. Firth of Forth. Lystønder og Undervandshindringer udlagt. Advarsel.**
 (N. t. M. Nr. 1343. London 1938.)
 E. f. S. Nr. 5/362 1937 annulleres og erstattes med:
 Paa hver af nedennævnte Pladser er udlagt en hvid Lystønde med et blaat Kors og mærket *D. A.* i rødt:
- a. 2_{,1} Sm 344° fra *Inchkeith* Fyr.
 - b. 1_{,5} Sm 50° fra (a).
 - c. 0_{,6} Sm 140° fra (b).
 - d. 1_{,5} Sm 230° fra (c).
- Lystønderne (a) og (b) viser rødt Et-Blink hver 10^s.
 Lystønderne (c) og (d) viser rødt Et-Blink hver 6^s.
 Undervandshindringer er udlagt indenfor Omraadet, der begrænses af Linier gennem de 4 Lystønder, og Søfarende advares imod at komme indenfor Omraadets Grænser.
Inchkeith Fyr: c. 56° 02' N. 3° 08' W.
 (E. f. S. Nr. 5/362 1937. Kort Nr. 264.)
- 2031. Skotland. Banff Harbour. Fyr lysor atter normalt.**
 (N. t. M. Nr. 1285. London 1938.)
 Fyret paa Yderpierens Hoved paa c. 57° 40' N. 2° 31' W. viser atter normal Fyrkarakter, hvidt Lys med En-Formørkelser.
 (E. f. S. Nr. 20/1517 1938.)

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

- 2032. England W.-Kyst. Watchet Harbour. Oplysning om Lods.**
 (N. t. M. Nr. 1316. London 1938.)
 Skibe, der ønsker *Trinity House* Lods for *Watchet Harbour*, tilraades at meddele deres omtrentlige Ankomsttid enten pr. Telegram til deres Agenter eller gennem *Lizard*, *Hartland Point* eller *Barry Island* Signalstationer.
 I Tilfælde af, at Lodsen ikke er fri, eller Vejret er daarligt, vises Vandstandssignalerne ikke, og Vandstandsfyrene tændes ikke om Natten.
 c. 51° 11' N. 3° 20' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2033. Afrika W.-Kyst. Senegal. Chaussée des Almadies. Fyr forandret.**
 (A. a. N. Nr. 25/1645. Paris 1938.)
Chaussée des Almadies Fyr paa c. 14° 45' N. 17° 35' W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 4^s, Mørke 2^s. Synsvidde: 9 Sm.
- 2034. (I). Afrika W.-Kyst. Senegal. Kasamanze Flodens Indløb. Fløjtetønde forsvundet.**
 (N. t. M. Nr. 1291. London 1938.)
 Fløjtetønden paa c. 12° 35' N. 16° 51' W. er forsvundet.
- 2035. Nova Scotia. New Harbour Cove. Fyr tændt.**
 (N. t. M. Nr. 1323. London 1938.)
 Paa c. 45° 10' N. 61° 27' W., 0_{,4} Sm 7° fra E.-Spidsen af *Shoal Point*, er tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 7_{,6} m. Hvidmalet Fyrmast.

2036. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Portsmouth Harbour. Pumpkin Island Reef. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 24/1625—1. Washington 1938.)
Pumpkin Island Reef Fyr paa c. 43° 05' N. 70° 45' W. er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 4^s, Blink 0,4^s, Mørke 3,6^s.
2037. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Bluff Point E. Lys- og Klokketønde forandret.
(N. t. M. Nr. 1340. London 1938.)
Bluff Point Lys- og Klokketønde paa c. 37° 40' N. 76° 16' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink.

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

2038. Mexiko E.-Kyst. Nautla N. Grund.
(N. t. M. Nr. 24/1650. Washington 1938.)
En Grund (Sand og graat Mudder) med 3,9 m Vand rapporteres at ligge paa c. 20° 20' N. 96° 47' W., c. 2 Sm 345° fra *Nautla* Fyr.
2039. Colombia. Puerto Colombia. Dybde aftaget.
(N. t. M. Nr. 1312. London 1938.)
Dybden paa den i Kortet paa c. 11° 00' N. 74° 59' W., 274 m 109° fra det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Puerto Colombia* Pier, angivne 6,7 m Pulle er aftaget til 5,2 m.
2040. (T). Venezuela. Paria Bugt. San Juan Flodens Indløb. Fyr ødelagt. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 24/1652. Washington 1938.)
1. Fyret, der viste rødt Et-Blink hver 4^s, c. 3,5 Sm N. for *Punta Gorda*, er ødelagt.
2. En Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, er udlagt paa det ødelagte Fyrtaarns Plads.
c. 10° 13' (20") N. 62° 37' (45") W.
2041. Surinam. Maroni Floden. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 24/1653. Washington 1938.)
Et hvidt, fast Fyr er tændt paa c. 5° 38' N. 54° 01' W., ved N.-Siden af Indløbet til *Wana Creek*, c. 7,4 Sm 203° fra *Galibi Point* Fyr.
2042. Cuba S.-Kyst. Cienfuegos. Tønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 24/1645. Washington 1938.)
Den røde Tønde, der afmærkede Grunden, som tidligere strakte sig ud fra *Punta de Pasacaballos* Fyr, er permanent inddraget.
c. 22° 04' N. 80° 28' W.
(E. f. S. Nr. 24/1820 1938.)
2043. Ecuador. Guayaquil Bugt. Puna Island. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 24/1656. Washington 1938.)
1. Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 12^s, Blink 1,2^s, Mørke 10,8^s, er tændt paa *Puna Island* paa c. 2° 47' S. 80° 13' W., ved E.-Siden af *Morro Channel*, c. 3 Sm S. for *Trinchera Point*. Flammens Højde: 24 m. Synsvidde: 8 Sm. Hvidt, firkantet Taarn.
2. Et Fyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt ved *Posorjo* paa c. 2° 43' S. 18° 14' W., ved W.-Siden af *Morro Channel*. Flammens Højde: 50 m. Synsvidde: 4 Sm. Fyrbaake.
2044. Ecuador. Santa Elena Point Fyr. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 24/1657. Washington 1938.)
Flammens Højde i *Santa Elena Point* Fyr paa c. 2° 11' S. 81° 00' W. er 106 m. Synsvidde: 25 Sm. Hvidt 23 m højt Taarn.

2045. (T). Ecuador. Manglaralto Point Fyr. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 24/1658. Washington 1938.)
Manglaralto Fyr er anbragt i et hvidt, firkantet, 13 m højt Taarn. Synsvidde: 18 Sm.
Fyret er midlertidig slukket.
c. 1° 51' S. 80° 44' W.
2046. Ecuador. Machalilla Fyr. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 24/1659. Washington 1938.)
Machalilla Fyr er anbragt i et hvidt, firkantet Taarn. Synsvidde: 19 Sm.
c. 1° 28' S. 80° 45' W.
2047. Ecuador. La Plata Island Fyr. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 24/1660. Washington 1938.)
La Plata Island Fyr er anbragt i et hvidt, firkantet, 16 m højt Taarn.
c. 1° 15' S. 81° 06' W.
2048. Colombia W.-Kyst. Buenaventura Port. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1311. London 1938.)
1. En rød Lystønde „No. 4“, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, er udlagt 1,7 Sm 249° fra *Punta Soldado* Fyr.
2. Lystønde „No. 4“ c. 2,7 Sm 259° fra (1) er ommærket til „No. 2“.
3. Lystønden c. 3,1 Sm 252° fra (2) er permanent inddraget.
Punta Soldado Fyr: c. 3° 49' N. 77° 11' W.
2049. Panama S.-Kyst. Panama. Luftfyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1261. London 1938.)
Et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s, er tændt paa c. 8° 59' N. 79° 34' W., 1,4 Sm 29° fra *Balboa No. 1* hvide, faste Forfyr. Flammens Højde: 113 m. Et 17 m højt Staaltaarn.
2050. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Mare Island Stræde Anduvning. Oplysning om Taagesignal og Fyr.
(N. t. M. Nr. 1335. London 1938.)
1. Taagesignalet ved Fyret paa Bølgebryderen ved S.-Enden af *Mare Island* paa c. 38° 04' N. 122° 15' W. er nedlagt.
2. Luftfyret paa Broen c. 1,2 Sm 117° fra (1) viser rødt Et-Blink.
2051. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Ussal Rock S. Dybde paa Grund
(N. t. M. Nr. 1334. London 1938.)
Dybden paa den i Kortet paa c. 39° 48' N. 123° 51' W., 0,7 Sm 180° fra *Ussal Rock*, viste 4,1 m Grund er kun 2,7 m.
2052. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Shelter Cove S. Grund.
(N. t. M. Nr. 1333. London 1938.)
En Grund med 5,9 m Vand ligger paa c. 40° 00' N. 124° 04' W., 1,12 Sm 184° fra *Point Delgada* Taageklokke.
2053. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Cape Mendocino NW. Grund.
(N. t. M. Nr. 1334. London 1938.)
En Grund med 7,3 m Vand ligger paa c. 40° 29' N. 124° 30' W., 4,67 Sm 298° fra *Cape Mendocino*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2054. Danmark. Fakse Bugt. Hjælm Bugt. Samsø, Farvandet E. for. Nyborg Fjord, Farvandet S. for. Øvelser med Miner. Advarsel.
Øvelser med Miner vil blive afholdt i følgende Tidsrum i de vedføjede Farvandsafsnit:

I Tiden fra den 1.—2. August d. A., begge Dage inkl.:

Fakse Bugt.

Farvandet begrænses af Breddeparallerne $55^{\circ} 12',_5$ N. og $55^{\circ} 14'$ N. og Meridianerne $12^{\circ} 16'$ E. og $12^{\circ} 21'$ E.

I Tiden fra den 8.—10. August d. A., begge Dage inkl.:

Hjælm Bugt.

Farvandet mellem *Møn* og Meridianen $12^{\circ} 19'$ E. begrænset mod Syd af Breddeparallellen $54^{\circ} 52'$ N.

I Tiden fra Solnedgang den 17. August d. A. til Solnedgang den 18. s. M.:

Farvandet E. for Samsø.

Farvandet begrænses af Breddeparallerne $55^{\circ} 47',_5$ N. og $55^{\circ} 53'$ N. og Meridianen $10^{\circ} 48'$ E.

I Tiden fra den 29.—31. August d. A., begge Dage inkl.:

Fakse Bugt (Søhunde Havn).

Farvandet Nord for *Møn* begrænset af Breddeparallellen $55^{\circ} 05'$ N. og Meridianerne $12^{\circ} 18'$ E. og $12^{\circ} 28'$ E.

I Tiden fra den 12.—13. September d. A., begge Dage inkl.:

Farvandet E. for Samsø.

Farvandet begrænses af Breddeparallerne $55^{\circ} 52'$ N. og $55^{\circ} 54'$ N. og Meridianerne $10^{\circ} 43'$ E. og $10^{\circ} 48'$ E.

I Tiden fra den 19.—21. September d. A., begge Dage inkl.:

Farvandet S. for Nyborg Fjord.

Farvandet Øst for *Fyn* begrænset af Breddeparallerne $55^{\circ} 14'$ N. og $55^{\circ} 15',_5$ N. og Meridianen $10^{\circ} 51'$ E.

Naar Miner er udlagt, vil Orlogsfartøjer i Almindelighed opholde sig i Minefeltets Nærhed.

Mineskibe vil under Arbejde i Minespærringer vanskeligt kunne vige for andre Fartøjer, hvorfor saadanne i Tide vil have at gaa af Vejen for Mineskibene, naar disse fører Signal som fastsat for Skibe, der er i Færd med at udlægge eller optage Telegrafkabel, nemlig: 3 Signalfigurer lodret over og under hinanden, den øverste og den nederste kugleformede og rødfarvede, den mellemste af Form som en ligesidet Firkant, ophængt ved det ene Hjørne og af Farve hvid.

Det indskærpes, at Skibe og Fiskefartøjer m. fl. er forpligtet til at følge de Anvisninger, som maatte blive givet dem af de tilstedeværende Orlogsskibe, og disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter deres Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

Det skal endvidere alvorligt henstilles, at det i det nævnte Tidsrum saa vidt muligt undgaas at have faststaaende eller svajende Fiskeredskaber staaende indenfor de angivne Farvandsafsnit.

For Skader paa Fiskeredskaber m. v., der maatte indtræde som Følge af Tilsidesættelse af ovenstaaende Advarsel, er vedkommende Fiskere selv ansvarlige, og Fiskerne vil blive draget til Ansvar for Skader, som de — ligeledes ved Tilsidesættelse af Advarslen — maatte tilføje Søværnets ovennævnte Fartøjer og Materiel.

Tillæg.

I. Østersøen.

2055. (T). Finland. Bottuiske Bugt. Storbrotten Fyrskib midlertidig inddraget.

(Telegram fra Lodskontoret i Mariehamn.)

Fyrskibet *Storbrotten* paa c. $60^{\circ} 25'$ N. $19^{\circ} 13'$ E. er midlertidig inddraget for Reparation.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

MED

Brown



GYRO KOMPAS

OG

AUTOMATISK STYRING

OPNAAS

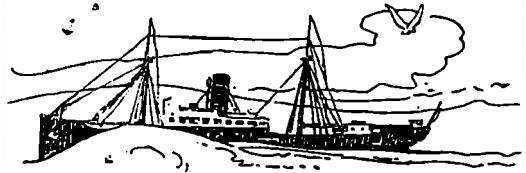
NØJAGTIGHED

SIKKERHED

BESPARELSE

AGENTER FOR DANMARK:

IVER C. WEILBACH & CO.
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN



FUEL & DIESEL OIL

BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN

Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5.
TELEFON: 5455

København K
TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



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

Owners' &

Captains' Code

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER

FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB

Vi undertegnede anbefale os med fersk Vand, baade til Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

◀ Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner: ▶

Dag Telefon:

Nat Telefon:

Amager 5366 og Amager 5637.

Otto Møller & Co.

DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

Kontor
Nordre Toldbod
København K.
Telefoner Central
4562 & 10562

anbefaler sig med

MOTORBAADE

til Proviant, Stores, Færge samt
Trosseføring, overalt i Havnen
og paa Rheden.

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graandysbarren er der i fuld Breddede 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6-8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojetønder og flere Fyrlinier. — **Havneafgifter** (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Ingen Lodsvang.** Lods-penge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — **Bugsøring** ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — **Ballast- og Vandafgifter:** Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — **Losning og Lastning:** Losning og Lastning besørages af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 300 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. **Havneafgift:** Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. **Ingen Lodsvang.** Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20-50 T. 2 Kr., 60-100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. **Ballast.** 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved 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 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. **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 Lodsstakster af 1903 midlertidigt fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. **Bugsøring** efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 Å 100 Øre pr. m³. **Losning og Ladning** foretages af Private efter faste Takster. Kran loftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran loftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5-9,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gnsværkshavnen 6,2 m. Ved Enghavn Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6-7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.:** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtægning af Ballast. **Modereret Fartøjsafgift:** for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Frilaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lods-penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaende og den Distance, der lodsjes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsøring: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsøring af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugsøres.

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

Losning og Ladning. I Frihavnen besørages Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkomende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). **Toldhavnen.** Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Værn, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Havnepenge** for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsær ved Havnen og i Fyrskibet »Løppegrund«. Faste Takster. **Bugsøring** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. N.R.T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** I Havnen 1,50 Å 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 af Svitzer's 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 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

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

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg.:** Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsøring (se Lods!). **Bugsøring** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** f. T. 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Øre 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 28

TORSDAG 14. JULI 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

OPLÆGNINGS-POOLEN

Der har tilsyneladende været nogen Ro om dette Spørgsmaal udadtil i de sidste Uger, men Diskussionen i de forskellige Lande indadtil har været desto stærkere. Jo længer man trænger ind i Problemet, desto mere overbevist synes Planens ivrigste Forkæmpere at blive for Forslagets vidtgaaende Konsekvenser paa forskellige Omraader af Søfarten. Samtidig maa man indrømme, at Forslaget er af den største Betydning for alle Skibsfarts Lande i Verden. De største Vanskeligheder ligger aabenbart deri, at Planen omfatter saa mange Lande med helt forskellige Struktur, paa Søfarten, og at den griber ind paa forskellige Omraader, med saa forskelligartet Resultat. Og det er selvfølgelig nødvendigt, at Forberedelserne bliver saa omhyggelige, at der ikke bliver Tale om et Bagslag af nogen Art. Med mindre en virkelig international Overenskomst kan opnaas og de Lande, som deltager i Planen, har fundet et passende Udgangspunkt, som dækker alle specielle Forhold og Forudsætninger, som findes i de enkelte Trades og i de enkelte Søfartsinteresser, er det vel næppe troligt, at denne Vej viser sig fremkommelig. Bortset fra Skibsfartserhvervets aldeles specielle internationale Karakter, er de Omstændigheder, under hvilke Rederiforetagenderne maa arbejde, ganske forskellig i praktisk talt alle Lande, og det vil være meget vanskeligt at naa til en Overenskomst, under hvilken alle Redersammenslutninger i alle Lande er villige til at sætte deres Navn. En anden Faktor som ogsaa maa tages med i Betragtning er, at en Erstatningspool for Transpiksbarten er umulig at realisere, hvis ikke Linie-Rederierne — enten direkte, eller gennem deres Konferencer — enes om paa en eller anden Maade at medvirke til Planens lykkelige Gennemførelse.

En af de største Vanskeligheder ved en kommende Forhandling vil man sikkert møde i Forbindelse med Diskussionen angaaende den utjænlige og umoderne Tonnage.

Den engelske Plan indbefatter, som bekendt, indtil videre kun Tonnage paa 2500 Br. R. Tons og derover. Det gør, at mange skandinaviske Redere har mindre Interesse for Spørgsmaalet, som altsaa kun vedrører dem med de større Baade.

PROBLEMET MED BROERNE

Man maa stadig være paa Vagt overfor de uafbrudt opdukkende Planer om nye Broer rundt om i de danske Farvande, og samtidig kan det kun med den største Beklagelse konstateres, at Staten sidder Søfartsraadets Udtalelser overhørig.

Det har kun medført, at man fra Skibsfartens Side maa indtage det Standpunkt, at Udtalelser fra dens Side ikke kommer til at veje de forskellige Argumenter, der fremsættes fra anden Side, op. Man har Følelsen af, at man fra Myndighedernes Side handler efter Forgodtbefindende. Det gjaldt saaledes ogsaa i Spørgsmaalet Aggersund-Broen.

Sagen var, at efter de af Søfartsraadet i 1935 overfor Handelsministeriet fremsatte Betæneligheder ved et paatænkt Anlæg af en Bro over Aggersund i Limfjorden havde det været at haabe, at Tanken om Bygning af en saadan Bro var opgivet.

Imidlertid fremgik det af Dagspressen, at der stadig blev arbejdet for at søge Projektet gennemført, hvorfor Søfartsraadet fandt Anledning til at gøre Handelsministeriet opmærksom paa, at hvis Hensynet til Landtrafikken virkelig skulde gøre det paakrævet at tilvejebringe en bedre Forbindelse mellem Landsdelene Syd og Nord for Aggersund, maatte dette paa tilstrækkelig fyldestgørende Maade kunne ske ved en forbedret Færgeforbindelse i Stedet for ved en Bro, som vilde blive til stor Gene for den ret betydelige Skibstrafik i det paagældende Farvand, og som, hvad man forrige Aar fik Erfaring for, om Vinteren formentlig vilde forøge de i Forvejen betydelige Isvanskeligheder i Limfjorden.

Søfartsraadet fandt iøvrigt Anledning til at gentage, hvad der ved tidligere Lejligheder var udtalt, at Skibsfarten i al Almindelighed maatte nære store Betæneligheder ved, at der uden meget tvingende Grunde blev bygget Broer over de danske Gennemsejlsfarvande.

Handelsministeriet videresendte Søfartsraadets Udtalelser til Ministeriet for offentlige Arbejder med Bemærkning om, at Ministeriet var villig til at lade udarbejde et Overslag over Udgifterne ved Bygning og Drift af en moderne Færge.

Man maa desværre formode, at det i Fremtiden vil gaa paa lignende Maade. Derigennem paaføres Landets Skibsfart en ubillig Konkurrence, der meget let kan blive farlig.

LLOYDS REGISTERS NYESTE

SKIBSBYGNINGS-TAL

Lloyds Register Shipbuilding returns for Kvartalet, Lder slutter 30. Juni foreligger nu og bringer en Række interessante Oplysninger.

Det viser sig, at Handelsskibe under Bygning ved Slutningen af Juni andrager et Tal, der for Storbritannien og Irlands Vedkommende er en Nedgang paa 52.004 Tons i Arbejde sammenlignet med Tallet ved sidste Kvartals Slutning. Den nuværende Tonnage under Bygning i Storbritannien og Irland — nemlig 1.037.073 Tons — er 162.900 Tons mindre end den, der var under Bygning i Slutningen af Juni 1937. Omtrent 176.000 Tons — eller 17 pCt. af den Tonnage der bygges i Storbritannien og Irland er for fremmed Regning.

Tonnage, der i Øjeblikket er under Bygning i andre Lande — naar undtages Rusland og delvis Spanien — nemlig 1.789.829 Tons er 15.790 Tons mindre end Tallet ved Slutningen af Marts. De førende Lande er her: Tyskland 396.953 Tons, Japan 290.332 Tons, Holland 280.816 Tons, U. S. A. 166.870 Tons, Italien 136.785 Tons, Sverige 114.675 Tons og Danmark 107.075 Tons. Af denne Tonnage bygges 30 pCt. eller 537.636 Tons for fremmed Regning.

Hele Tonnagen under Bygning Verden over andrager 2.826.902 Tons, hvoraf 36,7 pCt. bygges i Storbritannien og Irland, 63,3 pCt. i andre Lande. Kvartaltallet for hele Verden er 67.794 Tons mindre end ved Slutningen af Marts, men det er stadig større end noget Tal fra Juni 1930 til Marts 1937.

I Storbritannien og Irland paabegyndtes Bygning af 156.970 Tons i Løbet af de sidste tre Maaneder, en Formindskelse paa 16.061 Tons i Sammenligning med Tallet for sidste Kvartal. I Kvartalet, der endte

30. Juni, blev 286.733 Tons søsat i Storbritannien og Irland, en Forøgelse paa 106.741 Tons sammenlignet med det foregaaende Kvartal. Det tilsvarende Tal for andre Lande var 558.570 Tons paabegyndt og 561.447 Tons søsat, hvilket vil sige en Forøgelse paa henholdsvis 126.669 Tons og 115.105 Tons.

Tankers paa 1000 Tons og opefter under Bygning Verden over andrager 111 Skibe med 926.510 Tons, hvoraf 35 med 291.842 Tons bygges i Storbritannien og Irland, 16 med 155.150 Tons i Tyskland, 15 med 116.220 Tons i Holland, 11 med 82.650 Tons i Italien, 10 med 82.578 Tons i U. S. A., 5 med 60.625 Tons i Japan, og endelig 5 med 43.975 Tons i Sverige.

De Skibe der bygges Verden over ved Slutningen af Juni omfatter 12 Dampere og 56 Motorskibe paa mellem 8.000 og 10.000 Tons, 4 Dampere og 48 Motorskibe mellem 10.000 og 20.000 Tons, 2 Dampere og 3 Motorskibe mellem 20.000 og 30.000 Tons og 3 Dampere paa hver over 30.000 Tons.

Af de 1.037.073 Tons under Bygning i Storbritannien og Irland ved Junis Slutning, bestod 551.983 Tons af Motorskibe, mens paa samme Tidspunkt Motorskibstonnagen under Bygning i andre Lande, 1.256.162 Tons var 739.530 Tons over Tallet for Dampere.

Af den samlede Handelsflaade under Bygning Verden over bygges 1.595.477 Tons under Lloyds Registers Inspektion. Heraf i Storbritannien og Irland 919.097 Tons, det vil sige 88,6 pCt. af Tonnagen, der bygges her, mens Tallet for andre Landes Vedkommende er 676.380 Tons.

BARON JUEL-BROCKDORFF 60⁺ AAR

Direktøren for Østasiatisk Kompagni's Inspektionsafdeling, Kommandørkaptajn, Baron Niels Juel-Brockdorff, fylder 19. Juli 60 Aar.

Baron Juel-Brockdorff hører til de mest kendte og afholdte Personligheder indenfor dansk Skibsfart, hvad han sikkert ogsaa vil faa talrige Beviser for paa Fødselsdagen.

I en længere Aarrække tilhørte han Marinen, hvor han blev Orlogskaptajn i 1923 og Aaret efter tog sin Afsked. I 1919—22 havde han gaaet i Koffardifart som Skibsfører i Ø. K., hvorefter han udnævntes til Leder af Inspektionsafdelingen. En djærv Sømandstype, der i sig forener de bedste Traditioner saavel fra Marinen som fra den civile Skibsfart.

MAGNUS ANDERSEN DØD

Eventyrskikkelsen indenfor norsk Skibsfart, den gamle Søfartsdirektør Magnus Andersen er død i en Alder af 80 Aar.

I Søfartskreise i Norden var han først og fremmest kendt for sin utrættelige Agitation for Oprettelsen af en norsk Amerikalinie.

To Bedrifter gjorde Magnus Andersens Navn kendt Verden over. Den første udførte han i 1886, da han med kun een Mand som Ledsager sejlede over Atlanterhavet i den aabne Redningsbaad »Ocean«, den anden nogle Aar senere, da han tilbagelagde samme Rute med »Viking«, en Sejler, der var en nøje Kopi af et gammelt Vikingeskib.

Ingen af disse Bedrifter udførtes blot for at sætte Rekord eller vække Sensation. »Ocean«s Tur skulde bevise den aabne Baads Betydning som Redningsmiddel og kæmpe for Redningsbaadens tidsmæssige Udstyrelse om Bord paa norske Fartøjer.

Efter Turen med »Ocean« slog Magnus Andersen sig ned i Brooklyn, hvor han oprettede det endnu eksisterende Norske Sømandshjem og ledede det i to Aar. Derpaa vendte han tilbage til Norge og grundlagde det første norske Søfartsblad, »Norges Sjøfartslidende«. Han startede senere andre Blade, bl. a. Sømandsorganet »Kysten«. Da Magnus Andersen forlod

Bladvirksomheden, blev han Søfartsdirektør, forlod senere denne Stilling og blev til slut Mønstringschef i Oslo.

En Type for sig selv var han, og hans Liv har tjent til Forbillede for mange unge, men kan næppe leves om af andre, dertil var det for særpræget og han selv for meget en Ener, der gik sine egne Veje.

ENGLANDS HANDELSFLAADA I KRIGSTILFÆLDE

Vi har tidligere omtalt de Debatter, der har været ført i England vedrørende Handelsflaaden under Krigsforhold og den Formodning, der blev fremsat om, at England i en saadan Situation vilde kunne chartre neutral Tonnage. Debatten gaar videre. Saaledes oplyste den engelske Transportminister, Dr. Burgin, fornylig i Parlamentet, at hvis der blev Krig, vil den engelske Skibsfart blive omlagt. De Skibe, som nu gaar til Østkystens Havne, maatte i saa Tilfælde dirigeres andet Sted hen og losse i de mindre udsatte Havne paa Englands Vestkyst. Fra anden Side bemærkes i denne Forbindelse, at der har ligget Planer for Skibsfartens Omlægning i halvandet Aar. Der foreligger Planer om at bruge Havne, som ligger længst mulig væk fra Fjendens Aerodromer, og endvidere foreligger der særlige Planer for Havnenes Forsvar. Det byder naturligvis paa tekniske Transportvanskeligheder at omlægge Importen, hvorfor det bliver nødvendigt ved Siden af Jernbanerne at skaffe større Veje eller Autostradaer for Bil-Transporten.

Det meddeles endvidere, at en Komité har berejst Vestkystens Havne vest for Plymouth rundt Lands End og nord paa til Clyden. Man har samlet Tal og Oplysninger over Losseevne og Oplagrings- samt Transportmuligheder fra hver eneste Havn. Der findes Havne, som længe næsten ingen Rolle har spillet, men nu paatænkes at skulle faa nyt Liv, hvis der skulde blive Krig.

ARBEJDSLØSHEDSFORSIKRINGEN

Under 15. Marts 1937 har Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Dampskibsrederiforening, Fællesrepræsentationen for dansk Haandværk og Industri, Grosserer-Societetets Komité og Industriraadet tilstillet Rigsdagen følgende Henvendelse vedrørende et i Landstinget den 3. Februar 1937 fremsat Forslag til Lov om Ændringer i Lov Nr. 205 af 20. Maj 1933 om Arbejdsanvisning og Arbejdsløshedsforsikring m. m.:

»I Anledning af det i Landsstinget den 3. Februar d. A. fremsatte Forslag til Lov om Ændringer i Lov Nr. 205 af 20. Maj 1933 om Arbejdsløshedsforsikring m. m. tillader undertegnede Organisationer sig at udtale følgende:

Set fra vort Standpunkt kan Forslaget deles i følgende Hovedafsnit:

- 1) Udvidelse af Retten til forsikringsmæssig Hjælp,
- 2) Forhøjelse af Bidragene til Arbejdsløshedsfonden,
- 3) Ændring af Reglerne om Arbejdsløshedsklassernes Forhold under Strejke og Lockout.

Inden vi omtaler disse Hovedpunkter, ønsker vi at fremsætte følgende principielle Betragtninger:

I Bemærkningerne til Forslaget fremføres som Motivering for at paalægge Arbejdsgiverne nye Byrder, at Arbejderne selv betaler Størsteparten af Bidragene til Arbejdsløsheds-kasserne, Staten en væsentlig Del, medens Arbejdsgivernes Bidrag er ganske minimalt. For Forstaaelsen af det stillede Forslag er det nødvendigt at fastslaa, hvem der egentlig afholder Arbejdsløsheds-kassernes Udgifter.

Hvis man betragter to forskellige Principer for Arbejdsløshedsforsikring, f. Eks. en Type, hvor Forsikringen er oprettet af Staten, og hvor hele Udgiften paalægges Arbejdsgiverne, og f. Eks. en anden Type, den vi har her i Landet, hvor det er frivilligt oprettede Arbejdsløsheds-kasser, hvor Arbejderne afholder Udgiften i Forbindelse med Tilskud fra Staten, vil Forholdet være det, at Arbejdsgiverne i første Tilfælde direkte belaster Produktio-

nen med hele Udgiften til Arbejdsløshedskasserne, medens Arbejdsgiverne i det andet Tilfælde tvinges til først at udrede en højere Arbejdsløn, for at Arbejderne kan afholde Udgiften til Arbejdsløshedskasserne. Det fremgaa heraf, at det er Produktionen, der i begge Tilfælde skal afholde alle Udgifterne til Arbejdsløshedskasserne, hverken Arbejdsgiverne eller Arbejderne.

Arbejdsgiverne og Arbejderne er begge knyttet til den værdiskabende Produktion, og naturligvis vil en for stærk Forhøjelse af Produktionsudgifterne faa uheldige Følger baade for Arbejdsgiverne og for Arbejderne.

Naar Fortjenesten forsvinder, vil Arbejdsgiverne i første Række blive ramt, men naar Produktionsfordyrelsen er blevet saa stor, at Afsætningen svigter, vil baade Arbejdsgiverne og Arbejderne rammes.

1) Forslaget indeholder en Række Ændringer til den gældende Lov, der vil medføre en meget stærk Udvidelse af Retten til at modtage forsikringsmæssig Hjælp.

Det fremhæves i Lovforslagets Bemærkninger, at selv de Udvidelser af Arbejdsløshedsloven, der blev foretaget i 1932 og 33, ikke har været tilstrækkelige til at bevare saadanne Medlemmer, »hvis Tilknytning til Produktionen ikke kan betvivles«. De foreslaaede Ændringer er imidlertid efter vor Opfattelse saa vidtgaaende, at et stort Antal Personer, hvis Tilknytning til det paagældende Fag i høj Grad maa anses for omtvistelig, kommer under Forsikringens Rammer, og det forekommer os lidet rimeligt, at Arbejdsløshedskasserne, hvis Formaal det er — paa forsikringsmæssig Basis — at yde en Støtte til midlertidigt ledige Medlemmer, paa denne Maade paalægger sig en ren Understøttelses- eller Forsørgelsespligt.

Det forekommer os tillige betænkeligt i en Periode, hvor Byerhvervene beskæftiger et større Antal Personer, end normalt kan forventes, at indføre saadanne Lempelser i Beløbene for Retten til at modtage forsikringsmæssig Hjælp, som paa et senere Tidspunkt, naar der igen indtræder en Periode med ringere Beskæftigelsesforhold for disse Erhverv, kan faa vidtrækkende økonomiske Følger for Kassernes Økonomi, hvorved der kan opstaa yderligere Krav om Støtte fra Stat og Kommune.

2) I det foreliggende Forslag er foreslaaet en Forhøjelse af Arbejdsgivernes Bidrag til Arbejdsløshedsfonden pr. forsikret Helaarsarbejder fra 4,50 Kr. til 15 Kr. aarlig. En Forhøjelse, der vil medføre, at Arbejdsgivernes Bidrag til Fonden forhøjes med ikke mindre end 4,5 Mill. Kr. Man skal her indtrængende advare imod Gennemførelsen af et saadant Forslag, der er ensbetydende med en meget stor Stigning i de Byrder, som det paahviler Produktionslivet at udrede. Det synes os i det hele taget lidet rimeligt, at man i en Periode, hvor man ønsker at fremme Beskæftigelsen, og derfor burde give de beskæftigelsesgivende Grene af Erhvervslivet de bedst mulige Vilkaar, netop underkaster Virksomhederne, hvis Opgave det er at skaffe Arbejde til flere Arbejdere, en særlig Beskatning, hvis Størrelse ovenikøbet staa i Forhold til Antallet af beskæftigede Arbejdere. Ligeledes maa vi pege paa, at den foreslaaede Afgiftsforhøjelse vil virke ganske paradisk overfor de Virksomheder eller Arbejdsgivere, der allerede efter den gældende Lov maa svare en Afgift til Arbejdsløshedsfonden for Ansatte, der overhovedet ikke har Adgang til at modtage forsikringsmæssig Understøttelse fra anerkendte Arbejdsløshedskasser, i hvilken Henseende særlig maa nævnes Skibsførere, Styrmand, Maskinmestre, Prokurister og andre overordnede Funktionærer. Man maa paa det bestemteste henstille, at Arbejdsgivernes Bidragspligt bortfalder for saadanne Ansatte, som ikke er Medlemmer af en anerkendt Arbejdsløhedskasse.

3) De i Forslagets § 12 foreslaaede Ændringer af Reglen om Arbejdsløshedskassernes Forhold under Strejke og Lockout i den nugældende Lovs § 17, Stk. 1, Nr. 1, til sigter at faa sat Lovgivningens Stempel paa den tidligere ministerielle Bekendtgørelse og den i Henhold til denne rent administrativt gennemførte Fremgangsmaade ved Lukningen og Genaabningen af Arbejdsløshedskasserne.

Allerede da Bekendtgørelsen af 11. November 1932 om Arbejdsløshedskassernes Stilling under Strejke og Lockout og om Genaabning af Kasserne blev udarbejdet, satte Arbejdsgiverforeningen stærkt ind paa Gennemførelsen af visse Ændringer, uden at det dog lykkedes at faa dem foretaget.

Da Bekendtgørelsen af 1932 skulde udløbe, blev der i Løbet af Efteraaret 1935 i Socialministeriets Arbejdsudvalg fort indgaaende Drøftelser med Bekendtgørelsens Fornyelse for Øje, og der fremkom fra Socialministeriets Arbejdsudvalg en Flertalsindstilling til Socialministeren om visse Ændringer af den gældende Bekendtgørelse — Ændringer, som sigtede til paa neutral Maade at bringe Bekendtgørelsen i Overensstemmelse med Lovens Ord. Alligevel mente Socialministeren ved sin Afgørelse den 28. December 1935 ikke at kunne følge Flertalsindstillingen, men at de gældende Regler skulde forlænges indtil 1. Juli 1938. Samtidig med at Ministeren saaledes fulgte Mindretallets Indstilling, udtalte han, at da Grunden til, at der i Socialministeriets Arbejdsudvalg ikke kunde til-

vejebringes Overensstemmelse, formentlig skyldtes en forskellig Opfattelse af Bestemmelse i Arbejdsløshedslovens § 17, vilde det være »rettest, at Spørgsmaalet om Affattelse af Regler i Arbejdsløshedslovens § 17 forelægges Rigsdagen paa Grundlag af et af Socialministeriet udarbejdet Forslag«. Det er dette Løfte, Ministeren indfrier ved Ændringsforslaget i § 12.

Naar man sammenholder Bestemmelsen i Forslagets § 12 med Reglerne i Bekendtgørelsen og med den Praksis, Administrationen har fulgt ved Fortolkningen af Loven og Bekendtgørelsen fra 1932, vil man se, at Forslaget til sigter at knæsatte denne Praksis.

Da vi finder det ganske forkasteligt, at man nu vil sætte Lovgivningens Stempel paa denne Praksis, foreslaar vi, at det af Flertallet i Socialministeriets Arbejdsudvalg vedtagne Forslag lages op til fornyet Behandling.

Vi ønsker samtidig at understrege, at vi finder det højt uheldigt, at Arbejdsgiverne ikke har Repræsentanter siddende i den Afdeling af Arbejdsnævnet, som vedrører Arbejdsløshedsforsikringen. Dette Nævn træffer i mangfoldige Tilfælde Afgørelse om Strejke- og Lockoutsituationer saavel som om andre opstaaende faglige Stridigheder, der giver sig Udslag i Arbejdsvægringer, og det skaber ikke Tillid til Arbejdsnævnsinstitutionen, at denne træffer sine Afgørelser i disse vigtige Spørgsmaal, uden at Arbejdsgivernes Hovedorganisation har Mulighed for at gøre sine Anskuelse gældende under Nævnets Overvejelse. I mange og vigtige Tilfælde staa Arbejdsgiverforeningen endog uden Kendskab til, hvad Nævnets Beslutninger maatte gaa ud paa. Det er for Arbejdsgiverne et meget vigtigt Spørgsmaal, at Midler, som efter Formaalet skal anvendes til Understøttelse, ikke under Konfliktsituationer udbetales i Tilfælde, hvor Understøttelsen bør ydes af Strejkekassernes Midler. De betydelige Midler, der anvendes af Arbejdsløshedskasserne, hidrører alle, som allerede nævnt, fra Produktionen, og det er derfor naturligt, at de to Faktorer, der arbejder ved dennes Opretholdelse, Arbejdsgiverne og Arbejderne, repræsenteres i Nævnet. Under Henviisning hertil fremsætter vi følgende Forslag til Ændring af Arbejdsløshedslovens § 35, Stk. 3, b.:

»b) Afdelingen angaaende Arbejdsløshedsforsikringen: 2 af Landstinget og 2 af Folketinget for 6 Aar valgte Medlemmer, endvidere de i § 21 nævnte af Arbejdsløshedskasserne valgte 6 Tillidsmænd samt 2 Arbejdsgivere, valgt af Socialministeren blandt A-Nævnets Arbejdsgivermedlemmer efter Indstilling fra Dansk Arbejdsgiverforening«.

Der blev imidlertid ikke taget noget Hensyn til Erhvervenes Henvendelse.

I Medfør af disse Love har Socialministeren under 14. Maj 1937 udfærdiget en Bekendtgørelse, indeholdende den nye Lov om Arbejdsanvisning og Arbejdsløshedsforsikring m. m., saaledes som Loven af 20. Maj 1933 nu er ændret.

»GUERNICA«

Norges Højesterets Kæremalsudvalg har stadfæstet Underrettens Beslutning om, at det spanske Fartøj »Guernica«, som tilhørte et Rederi i Bilbao, men senere blev overtaget af Kaptajnen paa den spanske Regerings Vegne, skal have Tilladelse til at gaa fra Tromsø, hvor det har ligget siden i Vinter, idet Rederiet havde ønsket, at Skibet skulde holdes tilbage.

Udfaldet har været imodset med stor Interesse, ikke mindst fordi Franco-Regeringen officielt for en Tid siden meddelte, at den agtede at boycotte norsk Skibsfart, hvis den norske Regering ikke tilbageholdt Skibet, selv om Højesteret skulde frigive det.

»Guernica« kan allsaa frit fortsætte sin Rejse. Udenrigsminister Koht udtaler paa Forespørgsel, om der foreligger noget nærmere om de Repressalier, Franco-Regeringen skal have bebudet at ville tage overfor norsk Skibsfart, at han ved, at man i Rederkredse skal have modtaget Henvendelse i nævnte Retning. Der var intet kommet direkte til den norske Regering. Det var jo klart, at norske Domstole ikke kan tage noget Hensyn til Udtalelser eller Trusler af den Art.

Nu er det mit Skøn, udtalte Udenrigsminister Koht videre, at den Dom, som er faldet, tilfredsstiller alle berettigede spanske Krav, for det som Dømmen jo gaar ud paa, er dette, at norske Myndigheder ikke afgør Spørgsmaalet om Ejendomsretten eller Dispositionsretten over dette Skib. Det bliver hell overladt de spanske Myndigheder.

Vi maa derfor fra norsk Side alle, saavidt jeg kan skønne, være enige om, at nogen Slags Repressalier i den Anledning fra nogen af Parterne i Spanien vilde være helt uberettiget.

Imidlertid har den Sagfører, som har varetaget Bilbao-Rederiets Interesser, sendt en ny Arresbegæring til Landsretten i Tromsø. Arresbegæringen er begrundet med Tilgodehavender, som Sagføreren har mod Rederiet i Bilbao. Det maa derfor antages, at »Guernica« foreløbig bliver liggende i Tromsø.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Toldpligt ved Overførelse af Bunkers fra et Skib til et andet i U.S.A.

United States Customs Court har fornylig truffet Afgørelse i en Sag angaaende Toldafgifter ved Overførsler af Forraad fra et Skib til et andet i amerikansk Havn.

Den japanske Dampner »Scotland Maru« skulde gaa fra Gray's Harbour, Wash. til Japan. I Gray's Harbour indtog den 450 Tons Bunkerkul og havde med de allerede leverede ialt 965 Tons Kul, der maatte anses for mere end tilstrækkeligt for Rejsen til Japan. Imidlertid konsumeredes 45 Tons pr. Dag, og da Skibet var omtrent Halvvejen til Japan meddelte Kaptajnen pr. Radio Rederiet i Kobe, at de i Gray's Harbour indtagne Kul var daarlige og utilstrækkelige. Han fik Ordre til at gaa ind til den en Dags Rejse fra liggende Dutch Harbour i Alaska. Der var imidlertid ingen Kul at faa, hvorfor han fik Ordre til i Dutch Harbour at afvente den samme Rederi tilhørende Dampner »Shuusho Maru«s Ankomst, idet den fik Ordre til paa sin Rejse fra Japan til British Colombia at gøre en Afstikkerrejse til Dutch Harbour. Fra »Shuusho Maru« overførtes der 328 Tons til »Scotland Maru«, og det paaregnedes af denne Kvalitet en Toldafgift af 10 cents pr. 100 Pounds.

Rederiet anlagde Sag og ønskede ikke at betale den nævnte Afgift, med den Motivering, at Kullene ikke var blevet importeret til U. S. A. i »The Tariff Acts of 1930«s Mening. Det kunde Domstolen ikke gaa med til, men regnede med, at Overførslen fra »Shuusho Maru« til »Scotland Maru« af de nævnte Kul gjorde disse til importeret Vare. Der fandtes Præcedens for, at Overførelse i amerikansk Havn af Vare fra et Skib til et andet med det samme skaber Losning. Endvidere underkendes Rederiets Paaheraahelse af Bestemmelser om, at Bunkerkul o. a. faar Lov toldfrit at overføres fra Skibe, som tilhører regelmæssige Linier mellem udenlandske Havne og U. S. A. og saa ligger i en U. S. A. Havn, til andre Skibe, der tilhører samme Linie. I det foreliggende Tilfælde skete Overførelsen fra et Skib, som dirigeredes fra sin regelmæssige Rute til det i Havnen liggende Skib, og desuden var »Scotland Maru« en Trampdampner og ikke et Skib tilhørende en regulær Linie mellem udenlandske Havne og U. S. A.

Svensk Fragtindex

Svenska Handelsbankens Fragtindex for Juni viser uforandret Gennemsnitstal 121. Der er dog Stigning for nogle

Grupper, saaledes er saavel Kul- som Træfragter lidt højere, idet Indextallene for disse er steget med 1 Point til henholdsvis 89 og 123.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Maj Maaned 1938

I Maj Maaned 1938 er udført 242,383 Tons Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 1,700 Tons, mod 251,971 Tons, deraf til Danmark 1,980 Tons, i April Maaned 1938. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Frankrig	106,325
Sverige	58,790
Italien	22,373
Afrika (fransk)	15,120
Belgien	12,305
Grækenland	7,100
Finland	4,925
Tyskland	4,505
Argentina	3,815
Holland	2,925
Tunis	2,500
Danmark	1,700
	<hr/>
	242,383

Ulykkestilfælde ved Lastning og Losning

I en Skrivelse fra »Riksförsäkringsanstaltens arbetarskyddsbyrå i Sverige nævnes, at der fra Inspektionen er blevet paatalt en i Forbindelse med Dæklast forekommende Arbejdsform ved Lastning og Losning, som regnes for at medføre Fare for Arbejderne, som har deres Arbejdsplads i Dæklasten ved aaben Luge.

Ved Inspektionen af Lastning og Losning af Skibe, heder det, har man i gentagne Tilfælde iagttaget en Fremgangsmaade, som udfra Beskyttelsessynspunkt maa anses for at indeholde en betydelig Ulykkesrisiko.

Skibe i Kystfart har ofte Dæklast — bestaaende af Fade eller Stykgods af mindre omtaalig Art i Rælingshøjde, som hovedsagelig skal losses i Havne, der anløbes senere end den, hvor Rumslasten skal indtages eller losses. Ved Lastning eller Losning i saa Fald maa »Luckbasen« tage Plads ovenpaa Dæklasten, som viser anbeholden Fare for Nedstyrtning i Lastrummet. Fremgangsmaaden er blevet paatalt af Inspektionen, og Arbejdsledelsen har faaet Besked om at skaffe Plads til »Luckbasen« paa Dækket ved Losning eller Flensning af Dæklasten, derved at et Beskyttelsesgitter opsættes nær Lastrummet.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond«

Beretningen for »Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond« fra Starten den 6. Oktober 1935 til den 31. Marts 1938 foreligger nu. Det hedder deri bl. a.:

»Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond« blev oprettet den 6. Oktober 1935 i Anledning af Fanø Navigationsskoles 75 Aars Jubilæum.

Bestyrelsen kom til at bestaa af følgende: Kaptajn L. P. Larsen, Kaptajn P. Chr. Jacobsen, Kaptajn H. Chr. Clausen, Kaptajn Knud M. Nielsen og Skibsreder Knud Lauritzen.

Hensigten med Fonden er at give Studiehjælp til mindre-bemidlede og værdige Elever paa Fanø Navigationsskole.

Det første konstituerende Bestyrelsesmøde blev afholdt i Esbjerg den 21. December 1936, hvor de første Planer blev lagt for Udsendelse af Anmodninger om Bidrag til Fonden. Det blev vedtaget at udsende et Opraab til alle gamle Elever ved Fanø Navigationsskole, samt til forskellige andre Interesserede.

I Løbet af Februar 1937 blev Opraabet udsendt til alle Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening, samt til alle gamle Elever, udgaaet fra Fanø Navigationsskole fra 1914 og til Dato, forsaavidt dette var muligt, idet man, trods ihærdig Hjælp fra Navigationsskoleforstander Gustav Sørensen samt Bestyrelsesmedlemmerne, ikke var i Stand til at fremskaffe Adresserne paa alle de gamle Elever.

I August 1937 havde man imidlertid udsendt Cirkulæret til ca. 525 gamle Elever paa Fanø Navigationsskole, samt til Rederierne og til forskellige Institutioner.

Den 14. September 1937 blev det første ordinære Bestyrelsesmøde afholdt i Esbjerg.

Paa Bestyrelsesmødet blev Regnskabet for det første Driftsaar forelagt, og der var da Kr. 700,00 disponible til Uddeling til 4 mindre-bemidlede og værdige Elever paa Navigationsskolen.

Hver Elev fik et Tilskud paa Kr. 175,00, som satte Eleven i Stand til at tage Radioeksamen ved Navigationsskolen.

Regnskabet for Driftsaaret 1. April 1937—31. Marts 1938 blev afsluttet i Begyndelsen af Maj 1938.

Fondens Formue var pr. 31. Marts 1938 nominelt Kr. 19.266,71.

Endvidere bringer Beretningen Meddelelse om en lang Række Bidragydere, der har ydet Fonden Støtte.

Bestyrelsen ønsker gerne i Forbindelse med Udsendelsen af denne Beretning at takke alle dem, der har været med til at yde Fonden sin Støtte, saavel i Starten som senere, og haaber, at Fonden stadig maa udvides til Gavn og Glæde for Sømandsstanden i Almindelighed og Eleverne paa Fanø Navigationsskole i Særdeleshed.

Tanktrafikken gennem Suez og Panama

Suezkanal-Selskabets Trafikoversigt for April viser, at Tanktrafikken i nævnte Maaned androg 445,000 Tons, hvilket er en Tilbagegang paa 115,000 Tons i Forhold til Maanedens forud.

For Panama-Kanalens Vedkommende var der derimod Stigning. Fra Stillehavet til Atlanterhavet androg Olietrafikken 224,768 Tons mod 153,650 Tons i Marts, og i omvendt Retning var Trafikken 88,800 Tons mod 75,700 Tons Maanedens forud. I April 1937 var Trafikken imidlertid større, nemlig henholdsvis 280,760 Tons og 84,660 Tons.

Kollision

Det Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, tilhørende Motorskib »Ruth« telegraferede forleden fra Hammeren paa Bornholm: »Ruth, vestgaaende, signaliserer i Kollision med Fragtdampner Niels Gorthon af Helsingborg, Bovsprødet borte, beskadigede Støtter paa Bagbordsbov«.

»Ruth«, der føres af Kaptajn H. W. Jørgensen, Svendborg, var paa Rejse fra Trångsund i Finland til Aarhus og Middelfart med Trælast. Den svenske Dampner tilhører Rederi-Akciebolaget Gylfe i Helsingborg og er paa ca. 3000 Tons.

»Redningsbaaden«

Sognepræst Fr. Vilh. Eilschou-Holm har pr. 1. Juli overtaget Redaktionen af »Indenlandsk Sømandsmission«s Maanedssblad »Redningsbaaden« efter Sekretær Vilh. Rasch, Rosenvang, Aarhus.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Ogsaa i den forløbne Uge har de oversøiske Markeder vist relativ god Aktivitet, og Rateniveauet blev opretholdt, ja i enkelte Trades kunde endog registreres mindre Stigninger.

Kornmarkederne har været jævnt aktive. River Plate har igen laget enkelte handige Baade til Minimalraterne, men i det store og hele er Befragterne dog ikke meget tilbøjelige til at betale efter Minimal-skemaet, og langt de fleste Ordre, der cirkulerer paa Markedet, er til ca. 1/- under Minimalraten. — Golfen viste forøget Aktivitet, og temmelig mange Baade sluttedes for Juli/Aug. til 2/4¹/₂d. à 2/6d. Basis Rotterdam/Antwerpen, hvilket er en lille Stigning sammenlignet med sidste Uge. Iøvrigt forlanger Rederne nu 2/9d., hvilket Befragterne dog endnu ikke har været villige til at betale. Fra Northern Range og St. Lawrence sluttedes ogsaa en Del Baade til U.K./Cont. paa Basis af Minimalraten. Der er endvidere nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Okt./Novbr. Lastning fra St. Lawrence, for hvilke Positioner der antagelig kan faas en lille Præmie.

Fra Australien var Efterspørgslen begrænset, men der sluttedes dog 4—5 Baade til Minimalraten, ligesom der stadig cirkulerer forskellige tentative Ordre for Mel og Korn i Sække til Nordkina. Sydafrika fik mindre svensk Motorskib for Majs til 15/- til p.p. U.K., hvilket kan gentages. Der noteres endvidere Majs Cape Town/Durban Range—Vancouver 17/6d. — Fra Sortehavet er Russerne stadig i Markedet for Tonnage for Korn til U.K./Cont., og en Række Baade sluttedes til omkring 10/6d. Basis Antwerp/Rotterdam med 9d. extra for U.K.

Paa de øvrige oversøiske Markeder er Stillingen nærmest uforandret. Fra Amerikas Atlanterhavskyst og Golfen er der, bortset fra ovenfor nævnte Kornforretninger, kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage. Der noteres en enkelt Ladning scrap fra Golfen til Gdynia til omkring 17/-, ligesom der søges en ca. 4500-Tonner for scrap U.S. Atlantic/Gdynia til 16/-. Fra Vestindien er der praktisk talt ingen Interesse for Sukkertonnage. En enkelt Baad sluttedes San Domingo p.p. U.K. til 14/6d., Aug. Lastning. Iøvrigt sluttedes 6000-Tonner 1/2 Cuba—Bilbao, scrap, \$5: gross terms.

Deals fra Canada til U.K. ligger lidt svagere, hvilket antagelig skyldes de daarlige Østersø- og Hvidehavsmarkeder, der har faaet mange Redere, som normalt ikke interesserer sig for disse Markeder, til at sende deres Tonnage til Canada. Rateniveauet ligger omkring 57/6d. Basis Pictou/W.C.U.K. eller E.C.I. for 1000-Sids. Baade

Pacifickyst-Markedet er stadig uden større Aktivitet, selv om der viser sig enkelte Tegn til en lidt bedre Efterspørgsel. Fra Vancouver til U.K. ligger Raten nominelt paa 22/6d. paa sædvanlige f.i.o. Be-

tingelser, men Efterspørgsel er kun ringe. British Columbia/Australien sluttedes til £5,750:- f.i.o. for 425,000 Cbft. Baad, hvilket kan gentages og muligvis forbedres noget. British/Columbia/Sydafrika er stadig aaben for Tonnage til omkring £9,750:- for 480,000 Cbft. Baad, f.i.o. terms, Aug. Lastning.

Den i vor sidste Beretning omtalte Fasthed paa Østens Markeder har holdt sig i den nu forløbne Uge. Soyabønner sluttedes til 25/6d., men Efterspørgslen er desværre begrænset. Risbefragterne fra Saigon forsøgte en Overgang at faa lavere Rater gennemført, men Rederne fastholder 28/6d. Basis Saigon—Bordeaux/Rotterdam range. Der er stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Anthracit til saavel Frankrig som til St. Lawrence til uændrede Rater.

De indiske Markeder er vel hævdede. Befragterne har ogsaa her forsøgt at opnaa Ratereduktioner, dog uden synderligt Held. Kerner/Linsæd fra Madras-Kysten sluttedes til 28/- i Lørdags, men i Onsdags var Raten igen oppe i 28/6d. Basis Madras-Kyst Lastning, 2/6d. mindre for Karachi-Lastning. Iøvrigt noteredes Hvede i Sække fra Karachi til U.K. til 22/6d. Aug. Lastning.

Paa de europæiske Markeder har der ingen Forandringer fundet Sted. Udgaende Kulrater er uforandrede Wales/Lower Plate 11/6d. à 12/-, Wales/Port Said 6/3d. og Wales/Vestitalien 6/-.

Middelhavet/hjem noterer uforandrede Rater for Erts, Fosfat etc., Alexandria/Bristol-Kanalen sluttedes til 13/6d. pr. 60 Cbft. Juli Lastning.

Trælastmarkederne er desværre stadig uden noget Tegn til virkelig Bedring. Der sluttes selvfølgelig nogen Tonnage, hovedsagelig Baade paa 700 Stds. og derunder til Minimalraterne, men i det store og hele har den forløbne Del af Sæsonen været en stor Skuffelse for Rederne.

Timecharter-Markedet har været uden større Forandringer. En stor norsk Dieselbaad sluttedes til den lave Rate af \$1.05 for 3/6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. — Denne Slutning er dog næppe nogen Norm for Markedet, og der kan antagelig opnaas i hvert Fald 10 à 15 Cts. mere for denne Type, ca. 10¹/₂/11 Knobs Baad. For 13 Knobs Diesel-tonnage indikeres \$1.35 for 12/18 Maaneder.

I Vestindia-Farten er Efterspørgslen noget bedre, men foreløbig har det dog ikke givet sig Udslag i Rateniveauet, der fortsat ligger omkring \$1.35/\$1.40 for 4000-Tonnere for Rundtur. Flere Befragtere er iøvrigt aabne for Tonnage for 4/6 Maaneder i dette Marked, men for Periode synes Befragterne ikke at være tilbøjelige til at betale mere end \$1.25, maaske \$1.30 for 4000-Tonnere.

Russerne lager stadig Tonnage paa Timecharter paa Basis af de af Conferencen fastsatte Minimalrater.

21 nye Skibe

Hamborg—Amerika-Linien har givet Bestilling paa Bygning af 21 Skibe paa ialt 122,700 Registertons. Bygningsprogrammet finansieres ved Selskabets egne Midler.

Internationaler Transport-Versicherungs-Verband's Kongres afholdes i Aar den 23. September i Baden-Baden.

J. Lauritzens nye Skoleskib

Rederiet J. Lauritzen har, som kort meddelt, bestilt et nyt, fragtførende Skoleskib, som bliver bygget paa Gammel Hestehauge Værft ved Svendborg.

Skoleskibet, der praktisk talt er et Søsterskib til Rederiets nuværende Skoleskib »Fanø«, bliver ligesom dette paa 195 Tons, og det bliver forsynet med en Hjælpemotor paa ca. 100 HK.

Rigningen er ganske som m.s. »Fanø«, nemlig tremastet Topsejls-Skonnert.

Skibet bygges af Eg og Bøg og skal være færdigt til Aflevering 1. Marts 1939, saaledes at de 8 Elever, der bliver Plads til, kan blive paamønstret til 1939-Togtet, samtidigt med de 8 »Fanø« Elever.

Apteringen adskiller sig ikke særlig fra m.s. »Fanø«, men er dog udvidet noget, idet f. Eks. Eleverne er anbragt i et Dækshus.

Fra næste Aar er Rederiet saaledes i Stand til at ud-danne ialt 16 Elever aarligt paa de to Skoleskibe.

Foruden paa Skoleskibene uddanner Rederiet ogsaa Elever i sine Dampskibe og hjælper da senere Eleverne til den fornødne Sejlskibstid enten ved at skaffe dem om Bord i de finske Kornsejlere eller paa Skoleskibene.

Det er nu 8 Aar siden, at Skoleskibet »Fanø« blev sat i Fart, og Rederiet har saaledes ialt givet ca. 60 unge Mennesker deres første Sejlskibsuddannelse.

Af det første Hold Elever er netop 4 blevet ansat fornyligt som Anden- og Tredie-Styrmænd i Rederiet.

Kontraheret Frugtbaad

Skibsrederne Moltzau & Christensen, Oslo, har kontraheret en Frugtbaad paa ca. 3.000 Tons d.w. hos Burmeister & Wain til Levering i Juli 1939.

Dansk Fiskeriforenings Generalforsamling

Dansk Fiskeriforenings Generalforsamling i København Onsdag og Torsdag fik et meget livligt Forløb.

De Punkter, som navnlig drøftedes, var Fiskerierhvervets daarlige Stilling for Tiden, og de efter manges Mening daarlige Organisationsforhold inden for Dansk Fiskeriforening.

En af Fiskerne foreslog, at Fiskeriet selv skulde have en Minister, man vilde ikke nøjes med at have en sammen med Landbruget. Andre mente, at man var daarlige stillet, økonomisk set, end Arbejdsmændene. En Del var utilfredse med Angiveriet Fiskerne imellem, naar Bundgarn og andre Fiskeredskaber var ødelagt. Der blev slaaet til Lyd for større Sammenhold mellem Fiskerne indbyrdes. Man kunde ogsaa ønske en Lov, som formindskede Forureningen af Kystvandet, og man vilde gerne have en effektiv Fiskerikontrol over hele Landet.

I Foreningen af danske Søassurandører

er ved Valget af Bestyrelse sket nogle Ændringer, idet Direktør F. Løppenthien og Direktør V. Nyboe Rasmussen er udtraadte af og Kontorchef Carl Christensen, Direktør Louis E. Grandjean samt Direktør Peter Lelh nyvalgt til Bestyrelsen. De øvrige Valg var Genvalg. Til Formand og Næstformand genvalgtes Højesteretssagfører J. V. Møldrup og Direktør Chr. Hvidt.

Kystradio i Hirtshals?

Et Embedsmandsudvalg, som skal undersøge Forholdene i Hirtshals og Hjørring med Henblik paa de omfattende Omlægninger af Sporene ved Hirtshals Havn, Opførelsen af en ny Stationsbygning der og en eventuel Sammenlægning af Stats- og Privatbanestationerne i Hjørring, ankom forleden til Hirtshals.

Samtidig med Udvalget ankom Trafikminister Fisker. Udvalget bestaar af Generaldirektør Mondrup, Banechef Flensborg, Chefen for Privatbanernes Tilsyn, Direktør Jensen, Vandbygningsdirektør Hertz, Distriktsingeniør Rasmussen, Frederikshavn, og Fuldmægtig Nyborg, Trafikministeriet, samt Hovedrevisor Løn og et Par Ingeniører. De besaa Sporanlægget paa Havnen, som skal omlægges, naar den nye Rutebaad til Kristianssand til næste Aar sættes ind i Driften, og man drøftede endvidere Belimeligheden af at oprette en Kystradiostation i Hirtshals.

Million-Udvidelse af Odense Havn

Odense Kommune staar over for en mægtig Udvidelse af Havnen. Arbejdet skal gennemføres i Løbet af 4 Aar, og i et lukket Byraadsmøde har man vedtaget de omfattende Planer. Selve Arbejdet vil koste 2¼ Mill. Kr. og skaffe Arbejde til 100 Mand daglig i 4 Aar.

Samtidig er der udarbejdet store Vejprojekter i Forbindelse med Havneudvidelsen; de er beregnet at ville koste 1 Mill. Kr.

Isforholdene i de arktiske Have 1937

Trykt paa Engelsk har Det meteorologiske Institut udsendt Publikationen »Isforholdene i de arktiske Have«, »The State of Ice in the arctic Sea 1937«. Det stilfulde Hefte, der fremtraeder som Særtryk af Nordisk Meteorologisk Aarbog 1937 i stort Kvarformat, bringer foruden 16 Sider Oplysninger 5 forskellige klart og smukt udførte Hellsideskort til Belysning af de forskellige Issituationer.

»Admiral Karpfanger«

En Forespørgsel i Port Germein, fra hvilken Havn »Admiral Karpfanger« afsejlede, bekræfter efter hvad »Times« Korrespondent i Adelaide meddeler, at Skibets Radio ikke kunde bruges.

Som Følge af en Fejl i Oliesystemet var Cylindrene i Hjælpe maskinen sprængt og det elektriske Udstyr ude af Funktion. Skibet blev oplyst af Olielamper og kun Dampspillene blev brugt ved Lastningen. Kaptajn Walker, der fører Skibet, udtalte, at der var ingen Mulighed for Reparation før i Bestemmelsehavnen og som Følge heraf var Radioen ubrugelig.

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Belgisk Besøg

Tirsdag ankom Antwerpens kendte Borgmester Camille Huysmans og flere Medlemmer af Byraadet samt nogle belgiske Ingeniører hertil med en af det belgiske Flyveselskab Sabena's Maskiner. Turen foretoges uden Mellemlanding fra Bruxelles til København.

Eksporten til Tyskland

Udenrigsministeriet har udsendt Meddelelse om, at Forhandlingerne vedrørende den dansk-tyske Samhandel i Juli Kvartal nu er afsluttet. Resultatet heraf er, at den samlede danske Udførsel for Juli Kvartal fastsættes til ca. 73 Millioner Kroner mod 82 Millioner Kroner i April Kvartal. I Juli Kvartal i Fjor var Tallet 81 Mill. Kr. Nedgangen fra April til Juli Kvartal udgør 9 Mill. Kr., hvilket vil sige en Eksportnedgang paa 11 pCt. Da imidlertid den Del af Danmarks Eksport til Tyskland, der omfatter Fisk, forskellige Industrivarer m. v., er fastlagt, skal Nedskæringen alene foretages for de store Landbrugsartikler. Det maa herefter regnes, at der her fremkommer en Eksportnedgang paa omkring 15 pCt.

Tysklandseksporten blev i April Kvartal holdt oppe ved de særlige Beredskabskøb, og ogsaa for Juli Kvartal er i Tallene medregnet et ret væsentligt Beløb af denne Art. Naar der uanset dette alligevel fremkommer en Formindskelse af Eksporttallene, skyldes dette en almindelig Nedgang i den danske Indførsel af tyske Varer. Fra Regeringens Side fastholdes det, at denne Nedgang er forarsaget ved det skete Prisfald og den ændrede Konjunkturudvikling og ikke skyldes Importreguleringen, hvorved henvises til, at der er for 65 Mill. Kr. ubrugte Valutaattester paa Tyskland. Dette Tal er 17 Mill. Kr. større end ved Aarets Begyndelse, og de ubenyttede Attester angives at være fordelt paa alle Varegrupper. Under disse Omstændigheder vil Regeringen — efter hvad der oplyses — ikke foretage nogen Ændring i Udstedelsen af Valutaattester paa Tyskland, men gaa frem efter det tidligere aftalte Princip.

Bureau Veritas

Maj-Opgørelsen fra Bureau Veritas foreligger nu og viser, at der i Løbet af Maj Maaned er konstateret følgende Tab:

Dampere: Amerikanske 14, Engelske 14, Chilenske 3, Kinesiske 1, Hollandske 3, Finske 1, Tyske 1, Græske 1, Italienske 1, Japanske 2, Norske 1, Portugisiske 1, Spanske 4, Svenske 1, Tyrkiske 1, ialt 49.

Motorskiibe: Danske 1, Japanske 2, ialt 3.

Sejlskiibe: Amerikanske 2.

Aarsagerne til Tabet var:

Dampere: 2 blev Vrag, 3 kolliderede, 2 brændte, 10 stødt paa Grund, 2 savnede, 30 huggede op, ialt 49.

Motorskiibe: 2 brændte, 1 stødt paa Grund, ialt 3.

Sejlskiibe: 1 stødt paa Grund, 1 brændte, ialt 2.

»Winterhude«

I Anledning af fremkomne Meddelelser om, at der ogsaa næres Frygt for Barken »Winterhude«s Skæbne, har Søfartsraad, Kaptajn Gustaf Ericsson, udtalt, at der ikke er nogen Anledning til at ængstes for Skibet. Den Rejse, Barken nu er ude paa, plejer at vare ca. 130 Døgn og indtil i Lørdags var der kun forløbet 123 Døgn siden Afsejlingen fra Australien. Under saadanne Fohold har Rederiet ingen Grund til Ængstelse, selvom Vejret har været daarlige i den senere Tid.

Lader »Winterhude« ikke høre fra sig i Løbet af 1½ eller 2 Maaneder, saa forandres Situationen, udtaler Kaptajn Ericsson, men som Sagen nu ligger forstaar jeg ikke, hvorfor man ængstes.

Lærebog i Søret

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udgivet en af Overretssagfører Aage Neergaard udarbejdet 2. Udgave af Lærebog i Søret til Brug ved Navigationsskolerne.

Bogen indeholder bl. a. de kommende Regler om Befragtning efter Søloven af 7. Maj 1937 og Konnossement-Konventionsloven af samme Dato, og enhver vil have Interesse for det smukt udstyrede 312 Sider store Værk, af hvis enkelte Kapitler vi skal nævne: Om Skibe, om Partrederi, om Skibsføreren og Mandskabet, Befragtning, Havari, Skade ved Sammenstød, Bjergning og Bjergeløn, Søpantret, Søforsikring, Rederiets Ansvar og Begrænsning af samme, Søsagers Behandling osv., og der slutes af med et fyldigt Sagregister.

Bogen, der afløser 1. Udgave af August 1932, er i videst muligt Omfang ført à jour i Overensstemmelse med de senere tilkomne Retsregler paa Søfartsomraadet. For Sølovens Vedkommende hviler Fremstillingen paa Søloven af 7/5 1937, jfr. Bkg. 1/12 1937, som paa adskillige Omraader ændrer de Regler, der endnu er gældende efter Søloven af 1/4 1892 med senere Ændringer. Efter Søloven af 7/5 1937 er der saaledes i særlig Grad sket Ændringer i Reglerne om Skibsføreren Stilling som Fuldmægtig for

Rederiet og i hele Befragtningskapitlet, hvilket har nødvendiggjort en fuldstændig Omarbejdning af disse Kapitler.

Industriforeningens 100 Aars Jubilæum

Under store Festligheder højtideligholdtes Tirsdag Industriforeningens i Københavns 100 Aars Jubilæum. Foreningen har en meget interessant Historie, der især er knyttet til de store Udstillinger i 1872 og 1888. I Foreningens Historie afspejler sig hele vor Industris mægtige Udvikling i de forløbne 100 Aar, en Udvikling, man ogsaa fra Søfartens Side vil lykønske til, betydningsfuld som den har været ogsaa for dette Erhverv, der har kunnet glæde sig ved et godt Samarbejde ikke mindst med den ikke uvæsentlige Del af den danske Industri, der har Blikket vendt udadtil, mod den store Verden.

Nyt skandinavisk Sømandshjem i Aberdeen?

Et nyt skandinavisk Sømandshjem tænkes oprettes i Aberdeen, forudsat at man gennem Gaver kan samle den nødvendige Sum.

Oplægningerne

Der er stadig Stigning i Oplægningerne. Det sidste Tal, for 12. Juli, viser, at der var oplagt 36 Skibe paa ialt 50,475 BRT. og 75,519 Tons d.w. mod i sidste Uge 35 Skibe paa ialt 47,205 BRT. og 70,279 Tons d.w.

Amerikansk Bestemmelse

Der er i U.S.A. udfærdiget en Bestemmelse angaaende danske Passagerskibe, som gaar ud paa at før de udklares fra den sidste amerikanske Havn skal der foretages et Syn, men kun i den sidste Havn. Der skal betales omregnet i dansk Mønt 10 Kr. pr. Syn, og det er kun Passagerskibe, det drejer sig om; Bestemmelsen skyldes, at Danmark har en tilsvarende.

Fragt-Ratetallet for Juni

Statistisk Departement har beregnet det danske Fragtratetal for Juni til 123 — Basis er som bekendt Fragtniveauet i 1935, der er sat lig 100 — hvilket er det samme som Fragtratetallet for Maj. For Juni i Fjor var det danske Fragtratetal paa 168.

POSITIONSLISTE PR. 12. JULI 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aaro* ank. Port de Bouc 29.6.
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Bremen 28.6. til Searsport.
s.s. *Aase* ank. Malla 27.6.
m.l. *Aase Mærsk* afg. St. Thomas 19.6.
s.s. *Absalon* ank. Hull 2.7.
m.s. *African Reefer* pass. Vest Indien 8.7.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Tsingtao til Chefoo 12.7. udg.
s.s. *Agnete* ank. Uuras 3.7.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Bayonne 28.6. til Newfoundland.
s.s. *Alabama* ank. Rotterdam 2.7.
s.s. *Alf* afg. Methil 5.7. til Kbhvn.
s.s. *Alfa* pass. Dungeness 11.7.
s.s. *Algarve* afg. Neapel 11.7. til Catania.
m.s. *Algier* afg. Antwerpen 9.7. til Alexandria.
m.s. *Almena* afg. New York 30.6. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Sfax til Port Said 9.7. udg.
s.s. *Allsund*, Hansen, ank. New London 10.7.
m.s. *American Reefer* pass. Christobal 5.7.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Los Angeles til Christobal 6.7. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Lishon 30.6.
s.s. *Anna* pass. Gibraltar 10.7.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Kobe 8.7. til New York.
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Taku Bar 14.7. udg.
s.s. *Anne* ank. Kbhvn. 2.6.
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 19.6. til Buenos Aires.
m.s. *Arizona* afg. Rio 19.6. til Kbhvn.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Danzig 5.7. til Bayonne.
m.s. *Asbjorn*, Bjark, pass. Port Said 5.7. p. R. t. Havre.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Falmouth 14.7. hjg.
s.s. *Asko*, Hansen, afg. Danzig 11.7. til Lorient.
s.s. *Aslaug* afg. Gravesend 6.7. til Burntisland.
m.s. *Asnæs* pass. Southend 8.7.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, forv. afg. Victoria BC 12.7.
s.s. *Astra* ank. Baltimore 30.6.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Stettin 10.7.
m.s. *Australien*, Hansen, pass. Cape of good Hope p. R. t. Las Palmas 9.7. hjg.
m.s. *Australian Reefer* pass. Fayal 7.7.
s.s. *Avance* oplagt.

B

s.s. *Belgien* afg. Methil 6.7. til Kbhvn.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Antwerpen 8.6.
s.s. *Bergenhus* ank. Stettin 12.7.
s.s. *Bertha* ank. Svendborg 26.5.

Prøvetur

Det nybyggede Tank-Motorskib »Barendrecht«, der er bygget paa Odense Staalskibsværft til det store hollandske Rederi »Phs. van Ommere« i Rotterdam, har været paa en vellykket Prøvetur i Storebælt.

»Barendrecht«, der er Værftets Byggenummer 71, er bygget til Lloyds højeste Klasse og moderne indrettet med en Række Hovedtanke og Sommertanke, beregnet til at indtage ialt 14,650 Tons. Hoveddimensionerne er 480 × 63.5 × 35.10 Fod.

Maskineriet bestaar af en Burmeister & Wain Diesel-motor, 7 Cyl. 2 Takts paa 4,700 HK, og Farten paa Last blev paa Prøveturen lidt over 13 Knob.

PERSONALIA

60 Aar

Den 20. Juli fylder Kaptajn *Chr. Jensen* 60 Aar. Kaptajn Jensen er Fører af S/S »M. C. Holm«, Dampskibsselskabet »Norden«.

Fører i Dampskibsselskabet »Progress«, Kaptajn *H. Mærsk Lassen*, fylder den 21. Juli 60 Aar. Kaplajn Lassen er Fører af S/S »Fylla«.

Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *A. Ankersen*, fyldte Mandag 60 Aar. Kaptajn Ankersen er Fører af Damperen »Maryland«.

Skibsinspektør i Det Danske Petroleums Aktieselskab, Kaplajn *I. Ingerslev-Nielsen*, fyldte Tirsdag 60 Aar.

50 Aar

Den 28. Juli fylder Fører i A. P. Møller's Rederi, Kaptajn *Jens Hansen*, 50 Aar. Kaptajn Hansen er Fører af s.s. »Mathilde Mærsk«.

Dødsfald

Havneingeniør, cand. polyt. *Chr. M. Østergaard*, Horsens, er dod 66 Aar gammel.

Havneingeniør Østergaard har foruden sit Embede som Ingeniør ved Horsens Havn i en Aarrække været Forstander for Teknisk Skole i Horsens.

s.s. *Bes* pass. Hammershus 12.7.
s.s. *Betta* ank. Kbhvn. 10.7.
s.s. *Betty Mærsk* pass. Lizard 1.7. østg.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Bathurst 4.7.
s.s. *Birgitte* afg. Antwerpen 7.7. til Alexandria.
s.s. *Birte*, Rasmussen, oplagt Kbhvn.
s.s. *Bodil* pass. Dungeness 12.7.
s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. St. Thomas 27.6. til Marseilles.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 11.7. til Gdynia.
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Hamburg 10.7. hjg.
s.s. *Brasilien* ank. Helsingør 30.6.
m.s. *Brazilian Reefer* ank. Bergen 12.7.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Hull 29.6. til B. Aires.
s.s. *Britta* ank. London 11.7.
s.s. *Broholm* forv. afg. Kbhvn. 16.7. til Levanten via Antwerpen.
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. Lödingen 10.7. p. R. t. Murmansk.
s.s. *Brynhild* afg. Halmstad 6.7. til Montreal.

C

m.s. *California* afg. Rio 11.7. til Teneriffe.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Los Angeles 12.7.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 1.7. hjg.
s.s. *Carmen* pass. Dungeness 10.7.
m.l. *Caroline Mærsk* pass. Dover 30.6. vestg.
s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 12.7. til Kolding.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Osaka 28.6.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Rashin til Hongkong 6.7. hjg.
m.s. *Chilean Reefer* afg. Los Angeles 30.6.
s.s. *Christiansborg* ank. Kbhvn. 21.6.
m.s. *Chr. Holm* afg. Campana 5.7.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Gdynia 30.6.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Kbhvn. 4.7.
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Gdynia 10.7.
s.s. *Clara*, Jensen, oplagt Kbhvn.
m.s. *Columbia*, Broner, afg. Victoria BC 6.7.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. St. George's, N.F. 6.7. til Ridham Dock.
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Cape Breton Island 8.7.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 11.7.
s.s. *Dagmar* pass. Dungeness 8.7.
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Hernøsand 6.7. til Næstved.
s.s. *Dania*, Danholt, afg. Danzig 10.7. til Antwerp.
m.s. *Danmark* ank. North Shields 12.7.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12.7.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	454,50	AMSTERDAM.....	260,65
BERLIN.....	182,55	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	12,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,90	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	103,95	PRAG.....	15,90
ROM.....	24,10	WARSAWA.....	86,00

m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Aden til Port Said 8.7. hjg.
s.s. *Delaware* afg. New York 5.7. til Oslo.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Clarke City 2.7.
s.s. *Ebro* afg. Kbhvn. 9.7. til Antwerpen.
s.s. *Edv. Nissen* afg. Pugwash 26.6.
s.s. *Effe Mærsk* ank. Bordeaux 5.7.
s.s. *Egholm* afg. Alexandria 11.7. til Jaffa.
m.s. *Egyptian Reefer* afg. Rio de Janeiro 3.7.
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Lisbon 26.6.
s.s. *Elisabeth* afg. London 7.7. til Svendborg via Boston (Lines).
s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Valleyfield 19.6.
s.s. *Ellen* afg. River Tees 5.7.
s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 4.6.
s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 20.5.
s.s. *Else* ank. Koivisto 9.7.
s.s. *Emanuel*, ank. Mastyn 10.7.
s.s. *Emilie Mærsk* afg. Swansea 1.7.
m.l. *Emma Mærsk* ank. Suez 1.7.
s.s. *Energi* afg. Svendborg 12.7. til Gdynia.
s.s. *England*, Stengade, afg. Aarhus 11.7. til Danzig.
s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
s.s. *Erik Boye* afg. Gdynia 6.7.
s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
s.s. *Erna* ank. Stettin 10.7.
m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Norresundby 11.7. hjg.
s.s. *Ester* ank. Nice 12.7.
s.s. *Esther Maria*, Lisberg, pass. Lödingen 11.7.
s.s. *Estland*, Fischer, afg. Riga 4.7. til London.
s.s. *Estrid* pass. Barry 17.6. til Rio de Janeiro.
m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Christobal til Los Angeles 11.7. hjg.

F

s.s. *Fano*, Korff, oplagt.
m.v. *Fano* afg. Sables d'Olonn 12.7.
s.s. *Finland* afg. Kbhvn. 6.7.
m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Rotterdam til Hamburg 12.7. hjg.
s.s. *Flynderborg* ank. Kbhvn. 2.7.
s.s. *Frankrig* pass. Dover 8.7. østg.
s.s. *Fredensborg* ank. Gr. Yarmouth 10.7.
s.s. *Frederiksborg* ank. Sukkertoppen 9.7.
s.s. *Freya* ank. Poole 7.7.
s.s. *Frida* afg. Callao 6.7.
s.s. *Frode* afg. Göteborg 4.7. til Portland, Me.
s.s. *Fylla* pass. Skagen 30.6. vestg.

G

s.s. *Georgia* afg. Aalborg 6.7.
s.s. *Gerd* afg. Mobile 22.6. til New Orleans.
s.s. *Gerda* afg. Bordeaux 12.7.
s.s. *Gerda Toft* ank. Rouen 10.7.
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Norfolk 27.6.
s.s. *Gorm* ank. Kbhvn. 9.7.
s.s. *Grete* afg. Fort de France 6.7.
m.s. *Grete Mærsk* ank. New York 7.7.
s.s. *Gronland*, Sørensen, oplagt.
s.s. *Gudena* ank. Danzig 13.5.
s.s. *Gudrun* pass. Hirtshals 6.7. vestg.
m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Manila 6.7. til Suez.
s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 29.6.
s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Immingham 8.7. til Korsør.
s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Hongkong 4.6.
s.s. *Gyda* afg. New York 1.7.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt.
s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Gdynia 9.7. til Bordeaux.
s.s. *Halfdan* afg. Nantes 12.7. til Bordeaux.
s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
s.s. *Hanne* afg. Kbhvn. 11.7. til Danzig.
s.s. *Hans*, From, afg. Vejle 12.7. til Danzig.
s.s. *Hans Broge* pass. Ushant 4.7.
s.s. *Hans Mærsk* ank. London 30.6.
s.s. *Harald* ank. Danzig 9.7.
s.s. *Harriet* afg. Antwerpen 11.7.
s.s. *Helene* afg. Gevle 12.7.
s.s. *Helga* ank. New York 2.7.
m.s. *Helvig* afg. Piræus 4.7. til Istanbul.
m.s. *Henning Mærsk* afg. Le Havre 15.6. til Houston.

s.s. *Henry Tegner* ank. Ymuiden 6.7.
m.s. *Herdis* ank. Herdis 25.6.
s.s. *Hertha Mærsk* ank. Aalborg 6.7.
s.s. *Hilde* ank. Alexandria 30.6.
s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 9.7.
s.s. *Holland* ank. Treport 6.7.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Hamburg 12.7. udg.
s.s. *Inga*, oplagt Kbhvn.
s.s. *Ingeborg S.* ank. Helsingør 6.7.
s.s. *Inger* ank. Archachon 8.7.
s.s. *Inger Toft* ank. Liverpool 9.7.
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Huelva 6.7.
m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Grangemouth 29.6.
s.s. *Ivar* afg. Houston 8.7. til Norfolk, Va.
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Danzig 11.7. til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 10.7.
s.s. *Jakob Mærsk* afg. Haifa 16.6.
s.s. *Jan* ligger i Ceuta.
m.l. *Jane Mærsk* afg. Antwerpen 26.6.
m.s. *Java*, Christensen, ank. Antwerp 9.7. hjg.
s.s. *Jenny* afg. Birkenhead 8.7.
s.s. *Jessie Mærsk* afg. Dieppe 18.6. til Twillingate.
s.s. *Johanne* afg. Gdynia 11.7.
s.s. *Johannes Mærsk* pass. Lizard 1.7. vestg.
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 11.7.
s.s. *Jonna* pass. Ækvator 4.7.
s.s. *Juliane* afg. Cardiff 29.6.
m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Malacca til Port Swettenham 12.7. hjg.
s.s. *Jutta* ank. Aalborg 10.7.
s.s. *Jytte* afg. Danzig 22.6. til Leningrad.
s.s. *Jegersborg* ank. Køge 11.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt Kbhvn.
s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Newport 9.7. til Kbhvn.
s.s. *Karen* ank. Aarhus 5.7.
s.s. *Karen Toft* ank. Antwerpen 5.7.
s.s. *Karla* pass. Gibraltar 7.7.
s.s. *Katholm* ank. Aalborg 12.7.
m.l. *Katrine Mærsk* pass. Bermuda 22.6.
s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Vejle 2.7.
s.s. *Kentucky* afg. Norfolk, Va., 9.7. til Miami, Fla.
s.s. *Kirsten* pass. Dungeness 2.7. til Dublin.
s.s. *Kirsten Mærsk* ank. London 24.6.
s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Danzig 7.7.
s.s. *Knud* afg. Swansea 11.7. til Kbhvn.
s.s. *Knud Rasmussen* i Ruteferd mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
s.s. *Knud Villemoes* pass. Hirtshals 29.6. p. R. t. Burnt-island.
s.s. *Knud* ank. Hartlepool 7.7.
s.s. *Kongea* afg. Skive 15.6. til Finland.

L

s.s. *Laila* pass. Christobal 9.7.
m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Port Said til Marseilles 13.7. hjg.
s.s. *Lars Kruse* oplagt.
s.s. *Laura* afg. Hamburg 11.7.
m.s. *Leise Mærsk* afg. Port de Bouc 6.7. til Saffi.
s.s. *Lica Mærsk* pass. Colombo 24.6.
s.s. *Lifland*, Hartmann, pass. Kbhvn. 10.7. p. R. t. Alexandria.
s.s. *Lilian* pass. Gibraltar 11.7.
s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 2.7.
s.s. *Lily* afg. Avonmouth 7.7. til Gdynia.
s.s. *Linda* afg. Casablanca 12.7.
s.s. *London*, Hansen, afg. Methil 8.7.
s.s. *Lotte* ank. Bayonne 6.6.
s.s. *Lotta* pass. Helsingør 11.7.
m.s. *Louisiana* afg. Lissabon 5.7. til Kbhvn.
m.s. *Lundby* due Montreal 20.7.
s.s. *Lynæs* pass. Skagen 13.7.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Quebec 29.6. til Dalhousie.
s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 10.7.
s.s. *Maja* pass. Helsingør 8.7.
m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Las Palmas til La Pallice 11.7. hjg.
s.s. *Manu*, Albertsen, afg. Danzig 12.7. til Bordeaux.
m.s. *Marchen Mærsk* afg. Los Angeles 22.6. til New York.
s.s. *Margit*, Johansen, afg. Bordeaux 8.7. til Blyth.
s.s. *Margrethe* ank. London 12.7.
s.s. *Margrete* ank. Portsmouth 5.7.
s.s. *Marianne* ank. Kiel 2.7.
m.l. *Marie Mærsk* afg. Tampico 11.6.
s.s. *Marie Toft* ank. Ghent 11.7.
s.s. *Marna* afg. San Antonio 4.7.
m.s. *Marocco* afg. Nemours 11.7. til Oran.
s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Uuras 3.7.
s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Boston 25.6. til Hamburg.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Maryland* ank. Frederikshavn 6.7.
 s.s. *Marx* ank. Themsen 24.6.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Alexandria 7.7. til Port Said.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Singapore til Bangkok 9.7. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 6.7.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Hongkong 1.6. til Swatow.
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 6.7.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Rouen 8.7. til Methil.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* pass. Helsingør 12.7.
 s.s. *Nancy* ank. Oporto 3.7.
 s.s. *Nerma* afg. Nice 9.7.
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 19.6. til Buenos Aires.
 m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Singapore 29.6.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Manila 8.7.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Huelva 4.7. til Dublin.
 s.s. *Niobe* afg. Dover 11.7.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* ank. Yokohama 27.6.
 s.s. *Nordborg* afg. Cardiff 8.7.
 s.s. *Nordby* ank. Kbhvn. 6.7.
 m.s. *Norden* ank. Christobal 21.6.
 m.s. *Nordfarer* ank. Baltimore 2.7.
 m.s. *Nordhavet* ank. Barry 30.6.
 m.s. *Nordhval* ank. Calcutta 1.7.
 m.s. *Nordkap* afg. Jacksonville 30.6. til New York.
 s.s. *Nordlys* ank. Gibraltar 8.7.
 m.s. *Nordpol* ank. Yokohama 27.6.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. New Orleans 1.7. til Carontes.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 12.7.
 s.s. *Olga* ank. Nakskov 2.7.
 m.s. *Olga S.* ank. New York 7.7.
 s.s. *Oluf Mærsk* pass. Hammershus 6.7. østg.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Georgetown 12.7.
 m.s. *Oregon* afg. Buenos Aires 9.7. til Santos.
 s.s. *Orion* afg. Zeebrugge 4.7.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Hull 7.7.
 s.s. *Otto Petersen* pass. Gibraltar 8.7. østg.
 s.s. *Ove Toft* ank. Gravesend 2.7.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Helsingør 7.7. sydg.
 s.s. *P. N. Damn* afg. Quebec 29.6. til Norge.
 m.s. *Panama*, Juel-Christensen, afg. Melbourne til Singapore 13.7. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Holsteinsborg 7.7.
 s.s. *Paula* ank. Pugwash 12.7.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 2.7.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. San Pedro 28.6.
 s.s. *Pia* pass. Skagen 9.7.
 s.s. *Polly* pass. Hanstholm 30.6. vestg.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Danzig 5.7.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Leith 1.7.
 s.s. *Randa* ank. Pomaron 11.7.
 s.s. *Rigmor* ank. Flensborg 3.7.
 s.s. *Riga* ank. Flensburg 11.7.
 s.s. *Rikke* afg. Danzig 6.7. til Bordeaux.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 11.7.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Kbhvn. 4.5. til Hamburg.
 s.s. *Robert* pass. La Coubre 6.7. indg.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. London 1.7. til Philadelphia via New York.
 s.s. *Rosenborg* pass. Zeebrugge 10.7.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 12.7. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Gibraltar 7.7. vestg.
 s.s. *Samso*, Pedersen, ank. Kaolakh 7.7.

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Gdynia 7.7. til Rouen.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Danzig 10.7. til Boulogne.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Mulgrave 5.7.
 s.s. *Selma* ank. Themsen 1.7.
 s.s. *Sessa* pass. Christobal 8.7.
 m.s. *Stam*, Ravnsnæs, afg. Aden til Singapore 8.7. udg.
 s.s. *Signe* pass. Ushant 1.7. p. R. t. Oporto.
 s.s. *Sigrid* ank. Trångsund 5.7.
 s.s. *Silkeborg* afg. Safi 6.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Kramfors 4.7. til Liverpool.
 s.s. *Skagen* ank. Kotka 10.7.
 s.s. *Skagerak* pass. Dunnet Hd. 20.6.
 s.s. *Skandia* afg. Rotterdam 26.6.
 s.s. *Skjold* ank. Kbhvn. 10.7.
 s.s. *Skodsborg* afg. Cardiff 6.7.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 12.7. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Dover 10.7.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Dunnet Hd. 6.7. vestg.
 s.s. *Sophie* ank. Kuusiluoto 2.7.
 s.s. *Stadion II* forv. afg. Frederiksstad 12.7. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Oran 8.7. til Hampton Roads.
 s.s. *Stella* pass. Gibraltar 10.7.
 m.s. *Stensby* afg. Vancouver 7.7. til Trinidad, Barbados og England.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Yawata 4.7.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Kbhvn. 11.7.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Dunnet Hd. 23.6. vestg.
 s.s. *Svanhild* afg. Aalborg 9.7. til New York.
 s.s. *Svend Pii* ank. Seaham 7.7.
 s.s. *Soborg* ank. Tyne 9.7.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 8.7. til Manchester.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Fremantle 10.7.
 s.s. *Tanja* afg. Cardiff 8.7.
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Dairen 1.7.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Burntisland 9.7. til Rønne.
 s.s. *Tekla* afg. Helsingør 6.7.
 s.s. *Tennessee* afg. Bahia 6.7. til Madeira.
 m.s. *Thyra S.* ank. Sunderland 1.6.
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 9.7. til Antwerpen.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Danzig 13.7. til Kbhvn.
 s.s. *Tove* afg. Gravesend 1.7. til Grimsby.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Prinzapolka 12.6.
 s.s. *Transporter* afg. Boness 30.6. til Odense.
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 12.7. til Trondheim.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Helsingfors 12.7. til Tallinn.
 s.s. *Tula* afg. Izmir 9.7. til Bona eller Algier.
 m.s. *Tunis* afg. Leixoes 9.7. til Gdynia.
 m.s. *Tureby* due New York 14.7.

U

s.s. *Ulla* afg. Cardiff 6.7.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Dunnet Hd. 24.6. vestg.
 s.s. *Uranienborg* afg. New Orleans 11.7.

V

s.s. *Valborg* afg. Herremwyck 2.7.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Svendborg 9.7.
 s.s. *Venus* afg. Marscilles 5.7.
 s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
 s.s. *Viborg* ank. Boucau 9.7.
 s.s. *Viola* ank. Malta 21.6.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 10.7. til River Plate.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Melbourne 8.7.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Riga 1.7.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Rouen 10.7.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 12.7. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«
STIFTET 1897GARANTI- OG RESERVEFOND
CA. 1.600.000 KR.

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

Skibsproviantering

Schiffhändler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762 Amallegade 43.
Efter Kl. 8 Ordrup 3096 København K.
Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsforødenheder

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**Det forenede Dampskibs-Selskab**

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —
Brasilien — Nordafrika — Italien —
Spanien — Portugal — Frankrig —
Belgien — Tyskland — Storbritannien —
Island — Norge — Sverige — Danmark —
Letland — Litauen — Estland —

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiverforeningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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

Aalborg

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone:
Vinkoo 24880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 13. Juli 1938.

Nr. 28.

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

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

I. Østersøen.

2056. Sverige. Utklipporna NE. Sømærke genudlagt.
(U. f. s. Nr. 27/1923. Stockholm 1938.)
Den sorte Stage med 2 Balloner *Holmebådan* paa c. 55° 58',₄ N. 15° 44',₅ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 27/2006 1938.)
2057. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Kiuseri. Mannonen Baake genopført.
(U. f. s. Nr. 18/542. Helsingfors 1938.)
Mannonen Baake paa c. 60° 24',₄ N. 27° 56',₂ E. er genopført.
(E. f. S. Nr. 25/1861 1938.)
2058. Letland. Ovisi Fyr W. Vrag Livonia. Lys- og Fløjtetøndes[†]Plads.
(N. f. S. Nr. 27/2859. Berlin 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Livonia* ligger paa c. 57° 34',₃ N. 21° 40',₂ E., 200 m 134° fra Vraget.
(Kort Nr. 268.)
2059. Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Vejrmedling pr. Radio.
(N. f. S. Nr. 27/2847. Berlin 1938.)
Vejrmedling udsendes nu Kl. 1050 paa Bølgelængde 484 k/c (620 m).
c. 54° 32' N. 18° 33' E.
2060. Tyskland. Swinemünde. Signalmast opført.
(N. f. S. Nr. 26/2713. Berlin 1938.)
Paa W.-Bredden af *Swine* er paa *Joachimflähe* paa 53° 55' 10" N. 14° 16' 56" E. opført en hvidmalet, 20,₅ m høj Signalmast med en hvid Raa, hvorfra de Advarsels- og Spærresignaler, der tidligere blev vist fra Stormvarselsmasten paa E.-Bredden, vises. Stormvarselsmasten paa E.-Bredden benyttes nu kun til Stormvarselssignaler.
(E. f. S. Nr. 19/1420 1938. Kort Nr. 280.)
2061. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer Lys-, Fløjte- og Klokketønde genudlagt.
(N. f. S. Nr. 27/2851. Berlin 1938.)
Lys-, Fløjte- og Klokketønden *Stubbenkammer* paa c. 54° 36' N. 13° 42' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 20/1501 1938.)

2062. (P). Tyskland. Heiligenhafen. Fyr forandres.

(N. f. S. Nr. 26/2833. Berlin 1938.)

Umiddelbart S. for det nuværende *Heiligenhafen* Fyr paa c. 54° 22' N. 11° 01' E. er opført et nyt, 13,7 m højt, firkantet Taarn af røde Mursten med Platform og graa Fyrlanterne. I Løbet af Sommeren 1939 males Fyrtaarnet rødt og hvidt, lodret stribet.

I Slutningen af Juli d. A. tages det nye Fyrtaarn i Brug. Fyrkarakteren er uforandret hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 16,8 m. Synsvidde: 13 Sm. Lys-
evne: 13 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 8 Sm for grønt Lys. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 100° til 193°,6. 3. Rødt i Pej. fra 212°,2 til 250°.
2. Hvidt i — - 193°,6 - 212°,2.

Det nuværende Fyrtaarn vil blive revet ned.

(Kort Nr. 292, 298 og 279. Danske Lods, Side 304.)

2063. Tyskland. Kieler Bugt. Boknis Eck NE. Vrag fjernet.

(N. f. S. Nr. 27/2946. Berlin 1938.)

Vraget, der laa sunket paa 54° 36' 03" N. 10° 07' 42" E., er fjernet.

(E. f. S. Nr. 37/2893 1937.)

(Se Tillæg.)

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

2064. Danmark. Sundet. Bellevue. Kloakledning udlagt. Besejlingsforhold atter normale.

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

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 14/1078 1938 meddeles, at de deri omtalte Arbejder med Udlægningen af en Kloakledning fra *Christiansholms* Pumpestation ved *Bellevue* (c. 55° 46',5 N. 12° 35',8 E.) nu er afsluttet, og at Besejlingsforholdene i *Bellevuebugten* atter er normale.

(E. f. S. Nr. 14/1078 1938. Kort Nr. 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 261.)

2065. (T). Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib ombyttes midlertidigt.

(U. f. S. Nr. 27/1938. Stockholm 1938.)

Omkring den 18. Juli d. A. ombyttes Fyrskibet *Malmö redd* paa c. 55° 38' N. 12° 57' E. midlertidig med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakteren bliver uforandret. Taagesignaler med Tyfon erstattes med en Klokke, der giver Fire-Slag mindst hver 2^m. Naar Færge ventes at passere til *Malmö*, affyres i Taage og meget usigtbart Vejr et Kanonskud hver 4^m i en halv Times Tid.

2066. Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib genudlagt.

(U. f. S. Nr. 27/1929. Stockholm 1938.)

Fyrskibet *Falsterborev* paa c. 55° 17' N. 12° 47' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 18/1340 1938.)

2067. (P). Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Holnis E. Lystønde udlægges.

(N. f. S. Nr. 27/2861. Berlin 1938.)

I Slutningen af Juli d. A. udlægges i 14 m Vand paa 54° 51' 09" N. 9° 36' 24" E., i Skæringspunktet mellem *Skodsbøl* Ledefyrline og S.-Grænsen for den hvide To-Blinks Sektor i *Holnis* Fyr, en sort Lystønde mærket „I a“, og som viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 12^s. Naar der er Fare for Is, ombyttes Lystønden med en sort Spidstønde mærket „I a“.

(Kort Nr. 321, 319, 241, 298 og 279. Danske Lods, Side 382.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2068. (T). Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib midlertidig ombyttet.
(U. f. s. Nr. 27/1939. Stockholm 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 22/1679 1938 meddeles, at Fyrskibet *Fladen* paa c. 57° 13' N. 11° 51' E. midlertidig for c. 1 Maaned er ombyttet med det deri omtalte Reservefyrskib.
(E. f. S. Nr. 22/1679 1938.)
2069. Sverige. Skagerrak. Grisbådarne. Lys- og Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 27/1942. Stockholm 1938.)
Lys- og Klokketønden *Grisbådarne* paa c. 58° 53' N. 10° 50' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 22/1680 1938.)
2070. (T). Norge. Skagerrak. Oslofjord. Fulehuk Fyr. Taagesignal endnu ikke i Virksomhed.
(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 15/1102 1938 meddeles, at Taagesignalet ved *Fulehuk* Fyr paa c. 59° 10',₅ N. 10° 36',₂ E. ikke kan forventes at træde i Virksomhed før omkring den 15. Juli d. A.
(E. f. S. Nr. 15/1102 1938.)
2071. (T). Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjord. Grønningen Fyr. Taagesignal endnu ikke i Virksomhed.
(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 15/1103 1938 meddeles, at Taagesignalet ved *Grønningen* Fyr paa c. 58° 04',₈ N. 8° 05',₆ E. ikke kan forventes at træde i Virksomhed før omkring den 30. Juli d. A.
(E. f. S. Nr. 15/1103 1938.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2072. Norge. Auvær Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1938.)
Auvær Fyr paa c. 69° 52',₃ N. 18° 01',₃ E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink c. hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 6^s.
2073. Norge. Møre-Romsdal. Smøla W. Griptarene. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1938.)
Lys- og Fløjtetønden *Griptarene* paa c. 63° 16',₅ N. 7° 16' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 22/1682 1938.)
2074. Norge. Teigebogen. Troldholmskjær. Nyt Fyr.
(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1938.)
Paa 62° 21' 23" N. 5° 37' 05" E. er oprettet et nyt Fyr, *Troldholmskjær* Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 3^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s. Flammens Højde: 11,5 m. Synsvidde: 5,5 Sm. Fyrlanterne paa Stativ paa Varden. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 23. Juli—14. Maj.
2075. Holland. Haaks Fyrskib genudlagt.
(B. a. Z. Nr. 154/1909. 's-Gravenhage 1938.)
Fyrskibet *Haaks* paa c. 52° 57' N. 4° 19' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 23/1747 1938.)

2076. (T). Skotland. Firth of Forth. Rosyth. Skibsfartshindring.

(N. t. M. Nr. 1355. London 1938.)

En Skibsfartshindring bestaaende af svært Tømmer er for et Tidsrum af c. et Aar udlagt paa c. 56° 01' N. 3° 27' W., 366 m i Retning 21°, 0,36 Sm 248° fra Gruppe-Blinkfyret paa E.-Spidsen af *Rosyth Dockyard* S.-lige Arm.

(E. f. S. Nr. 41/3237 1937.)

2077. Skotland. Inverness Firth. Indløbet til Caledonian Canal. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1374. London 1938.)

Paa Hovedet af den S.-lige Dæmning er paa c. 57° 29' N. 4° 16' W., 1,14 Sm 237° fra *Craigton Point* Fyr, tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formøtkelser hver 16^s. Hvis Indløbet til Kanalen er lukket, viser Fyret rødt Lys.

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

2078. Frankrig. Tréguier Floden. Baaker genopført.

(A. a. N. Nr. 26/1697. Paris 1938.)

Nedennævnte Baaker er genopført:

a. *Le Gorec* c. 48° 49',3 N. 3° 12',11 W.b. *Pointe Jaune* c. 48° 48',0 N. 3° 12',3 W.

(E. f. S. Nr. 25/1878 1938.)

2079. (T). Frankrig. Trébeurden. Baako forsvundet.

(A. a. N. Nr. 26/1706. Paris 1938.)

Baaken *Les Trois-Frères* paa c. 48° 46',9 N. 3° 36',4 W. er forsvundet.**2080. (T). England S.-Kyst. Hastings. Fyr midlertidig slukket.**

(N. t. M. Nr. 1356. London 1938.)

Det røde Blinkfyret paa Bølgebryderen paa c. 50° 51' N. 0° 36' E. er midlertidig slukket.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2081. (T). Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Ruter.

(N. t. M. Nr. 1390. London 1938.)

Rute „C“ for vestgaaende og østgaaende traadte i Kraft den 4. Juli d. A. og gælder indtil videre.

2082. Afrika W.-Kyst. Saint Louis. Luftfyret tændt.

(N. t. M. Nr. 1391. London 1938.)

Paa c. 16° 00' N. 16° 30' W., 2 Sm 188° fra *St. Louis* Fyr med Gruppe-Formøtkelser, er tændt et Luftfyret, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12 Sm. En 10 m høj Søjle.

2083. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Cranberry Island Passage. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 25/1708. Washington 1938.)

Long Ledge Klokketønde „I“ er flyttet ud i c. 24 m Vand 1235 m 242° fra *South Bunker Ledge* Baake, og er samtidig ombyttet med en sort Lys- og Klokketønde „I“, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s, Blink 0,1^s, Mørke 3,8^s.

2084. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Ragged Island. Criehaven. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 25/1709. Washington 1938.)

Paa Enden af *Criehaven* Bølgebryder er paa c. 43° 50' N. 68° 54' W., c. 3200 m 180½° fra *Matinicus Island* Kirkekuppel, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 8 m. Rødt Tremmeværks Taarn.

- 2085. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston Harbour. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 26/1794. Washington 1938.)
Charleston Fyr paa c. 32° 42' N. 79° 53' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 30^s, Blink 1^s, Mørke 3^s, Blink 1^s, Mørke 3^s, Blink 1^s, Mørke 3^s, Blink 1^s, Mørke 17^s. Fyret er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 16/1227 1938.)
- 2086. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston Harbour Anduvning. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 26/1795. Washington 1938.)
En rød Lys- og Fløjtetønde *Kiawah Island 4 K I*, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, Blink 1^s, Mørke 5^s, er udlagt i 12 m Vand paa 32° 28' (30") N. 79° 58' (35") W., 14 Sm 199½° fra *Charleston Fyr*.
(E. f. S. Nr. 16/1228 1938.)
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**
- 2087. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Sand Key Fyr midlertidig forandret.**
(N. t. M. Nr. 25/1721—1. Washington 1938.)
Sand Key Fyr paa c. 24° 27' N. 81° 53' W. viser indtil videre hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 2^s, Mørke 8^s.
- 2088. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Atchafalaya Bugt Anduvning. Klokketønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 26/1797. Washington 1938.)
Som Afmærkning for Anduvningen af *Atchafalaya Bugt* er i 6,4 m Vand paa c. 29° 08' N. 91° 35' W., c. 17,5 Sm 216° fra *Point Au Fer Reef Fyr*, udlagt en sort og hvid, lodret stribet Klokketønde.
- 2089. Cuba S.-Kyst. Charcas Shoal. Baake opført.**
(N. t. M. Nr. 25/1724. Washington 1938.)
En hvid, trekantet Baake er opført paa *Charcas Shoal* paa 21° 27' 48" N. 79° 04' 18" W.
- 2090. Jamaica. Navassa Island. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1368. London 1938.)
Navassa Island Fyr paa c. 18° 24' N. 75° 01' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s og hver 15^s.
- 2091. Chile. Juan Fernandez Island. San Juan Bautista Bugt. Radiofyr flyttet.**
(N. t. M. Nr. 25/1730. Washington 1938.)
Radiofyret i *San Juan Bautista Bugt* er flyttet til 33° 37' 47" S. 78° 50' 09" W.
- 2092. Ecuador. Guayaquil Bugt. Jambeli Fyr. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 25/1731. Washington 1938.)
Flammens Højde i *Jambeli Fyr* ved Indløbet til *Santa Rosa Floden* paa c. 3° 14' S. 80° 01' W. er 18 m. Synsvidde: 13 Sm. Hvidt, firkantet Jerntaarn.
- 2093. Panama S.-Kyst. Panama. Luftfyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1387. London 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 27/2049 1938 meddeles, at det deri nævnte Luftfyr paa c. 8° 59' N. 79° 34' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink.
(E. f. S. Nr. 27/2049 1938.)

2094. Panama S.-Kyst. Jicarita Island. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 1351. London 1938.)

Jicarita Island Fyr paa c. $7^{\circ} 12' N.$ $81^{\circ} 48' W.$ viser hvidt Et-Blink hver 2^s. og hver 15^s.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**2095. Spanien E.-Kyst. Valencia. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 1382. London 1938.)

I. Vrag, der er farlige for Sejladsen, findes paa følgende Steder:

a. 1,10 Sm 194° fra Gruppe-Blinkfyret paa Hovedet af *Digue del Norte* Bølgebryder, der er beliggende paa c. $39^{\circ} 27' N.$ $0^{\circ} 18' W.$

b. 0,08 Sm 257° fra det i (a) nævnte Fyr.

II. Et strandet Vrag findes 2,15 Sm 219° fra det i (a) nævnte Fyr.**2096. Malta. Oplysning om Lods.**

(N. t. M. Nr. 1287. London 1938.)

Naar Vejrforholdene forhindrer Lodsbaadene i at gaa uden for *Grand Harbour* for at møde indgaaende Skibe, vises følgende Signaler:

Om Dagen: To sorte Balloner lodret for hinanden ved *Palace Tower* Signalstation.

Om Natten: Tre røde Lanterner, anbragt vandret ved Siden af hinanden, paa Væggen ud imod Søen paa *Castile* Signalstation.

Saalænge disse Signaler vises, overlades det til Skipperne selv, om de vil løbe ind i *Grand Harbour* eller ej.

Lodsbaaden vil møde de Skibe, der løber ind, indenfor Havneindløbet.

2097. Italien. Venedig Bugt. Altese Island. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1404. London 1938.)

Paa Midten af *Altese Island* er paa c. $45^{\circ} 12' N.$ $13^{\circ} 34' E.$ tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Synsvidde: 11 Sm.

2098. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Taganrog Anduvning. Afmærkning inddraget.

(N. t. M. Nr. 1383. London 1938.)

Det gravede Løb ind til *Taganrog* Havn er ikke mere afmærket.

c. $47^{\circ} 09' N.$ $38^{\circ} 58' E.$

2099. Lilleasien S.-Kyst. Caramanien. Mersin. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1321. London 1938.)

Fyret paa $36^{\circ} 46' 45'' N.$ $34^{\circ} 37' 30'' E.$, ved Indløbet til *Afranenk Deresi*, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 20^s. Synsvidde: 12 Sm.

2100. Lilleasien S.-Kyst. Caramanien. Provençal eller Mauavat Island. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1321. London 1938.)

Paa N.-Spidsen af *Provençal Island* er paa c. $36^{\circ} 12' N.$ $33^{\circ} 48' E.$ tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 114 m. Synsvidde: 10 Sm.

2101. (P). Palæstina. Jaffa. Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 1288. London 1938.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret paa c. $32^{\circ} 03' N.$ $34^{\circ} 45' E.$ til at vise hvidt Et-Blink hver 1^s. Flammens Højde: 29 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt Taarn.

Under Forandringen af Fyret er dette delvis formærket i Pejlinger fra 140° til 210° .

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

2102. **Persiske Bugt. Bahrain Anduvning. Katah ad Jaradeh. Baake opført.**
(N. t. M. Nr. 1362. London 1938.)
Paa *Katah ad Jaradeh* er paa $26^{\circ} 10' (30'')$ N. $50^{\circ} 54' (00'')$ E., $7,3$ Sm 215° fra Varden paa *Fasht ad Dibal*, opført en Murstensbaake med en sort Stage.
2103. **Persiske Bugt. Bahrain Harbour. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1363. London 1938.)
Den røde Spidstønde paa c. $26^{\circ} 17' N.$ $50^{\circ} 32' E.$, tæt E. for *West Spit*, er ombyttet med en rød Lystønde med sort, kegleformet Topbetegnelse, og som viser hvidt Et-Blink.
2104. **Forindien W.-Kyst. Malabarkysten. Quilon Red. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 1384. London 1938.)
Sømærkerne paa *Quilon Red* er kun udlagt under NE.-Monsunen, og man kan ikke stole paa deres Pladser.
c. $8^{\circ} 50' N.$ $76^{\circ} 34' E.$
2105. **Bengalske Bugt. Coromandelkysten. Negapatam. Vrag afmærket.**
(N. t. M. Nr. 1385. London 1938.)
En grøn Spidstønde er udlagt tæt N. for et Vrag, der ligger sunket paa c. $10^{\circ} 45' N.$ $79^{\circ} 54' E.$, $3,25$ Sm 96° fra *Negapatam Fyr*.

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

2106. **Sunda Øerne. Billiton W.-Kyst. Mendanau Stræde. Pulle.**
(B. a. Z. Nr. 146/1816. 's-Gravenhage 1938.)
En Pulle (Sten) med $8\frac{1}{4}$ m Vand er fundet paa $2^{\circ} 51' 17'' S.$ $107^{\circ} 30' 39'' E.$
2107. **Sunda Øerne. Borneo S.-Kyst. Kahajan Floden Anduvning. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 1307. London 1938.)
1. En Grund (Sand) med $3,7$ m Vand ligger $25,8$ Sm 124° fra W.-Spidsen af *Tanjong Malatayur*, der er beliggende paa c. $3^{\circ} 26' S.$ $113^{\circ} 36' E.$
2. En Grund med $5,9$ m Vand ligger $27,8$ Sm 99° fra W.-Spidsen af *Tanjong Malatayur*.
2108. **Filippinerne. Mindanao. Port Misamis. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1322. London 1938.)
Ved S.-Enden af Fortet paa *Misamis Point* er paa c. $8^{\circ} 09' N.$ $123^{\circ} 51' E.$, $2,85$ Sm 306° fra det forreste Ledefyr paa *Miganiquin Point*, tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Synsvidde: 7 Sm.
2109. **Japan. Hokkaido N.-Kyst. Wakkanai. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1349. London 1938.)
Fyret paa Hovedet af Bølgebryderen paa c. $45^{\circ} 25' N.$ $141^{\circ} 42' E.$ er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 4^s . Synsvidde: 12 Sm.
2110. **Japan. Shikoku. Komatsushima Ankerplads. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1395. London 1938.)
Ta Kazone Sho Fyr paa c. $34^{\circ} 01' N.$ $134^{\circ} 36' E.$ er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 4^s . Synsvidde: 7 Sm.

- 2111. Australien. Queensland. Cape Capricorn. Oplysning om Fyr. Signalstation nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 1350. London 1938.)
1. *Cape Capricorn* Fyrs Synsvide er forøget til 24 Sm.
2. Signalstationen ved det i (1) nævnte Fyr er permanent nedlagt.
c. 23° 29' S. 151° 14' E.
- 2112. Australien. New South Wales. Newcastle Harbour. Fyr nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 1386. London 1938.)
Det røde, faste Fyr paa Yderenden af *Guide Wall* paa c. 32° 55' S. 151° 47' E.,
c. 0,38 Sm 247° fra *Nobby's Head* Fyr, er permanent nedlagt.
- 2113. Australien S.-Kyst. Princess Royal Harbour. Fyrbelysning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1396. London 1938.)
1. De hvide, faste Fyr henholdsvis 0,23 Sm 200° og 0,39 Sm 222° fra *King Point*
Fyr er forandret til røde, faste Fyr.
2. De røde, faste Fyr henholdsvis 0,34 Sm 236° og 0,56 Sm 239° fra *King Point*
Fyr er forandret til grønne, faste Fyr.
King Point Fyr: c. 35° 02' S. 117° 55' E.
- 2114. New Zealand. North Island. Cuvier Island. Oplysning om Beliggenhed.**
(N. t. M. Nr. 1310. London 1938.)
Cuvier Island er beliggende c. 1/2 Sm NW. for den i Kortet angivne Plads.
c. 36° 26' S. 175° 47' E.
- 2115. New Zealand. North Island. Waikawau Bugt. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1310. London 1938.)
En Grund (Klippe) med 9,1 m Vand er fundet paa c. 36° 35' S. 175° 47' E., 0,75
Sm 36° fra Pynten ved S.-lige Indsejling til *Waikawau* Bugt.
- 2116. Stillehavet. Tonga Øerne. Eua iki. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 1309. London 1938.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 22/1720 1938 meddeles, at det deri nævnte
Fyrs Plads er 21° 07' 02" S. 174° 58' 55" W. Flammens Højde er 57 m. Fyrbaaken er
rødmalet.
(E. f. S. Nr. 22/1720 1938.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 2117. Danmark. Bekendtgørelse om Mønstring af Skibsmandskab.**
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 25. Juni d. A. udstedt
„Bekendtgørelse om Mønstring af Skibsmandskab“.
Forhandles fra Søkartarkivet, Toldbodvej 19, K. Pris: Kr. 0,25.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

England:

- T Supplement No. 3 to Malacca Strait Pilot.
T Supplement No. 7 to Irish Coast Pilot.
T Supplement No. 4 to Norway Pilot, Part I.
T Supplement No. 2 to Eastern Archipelago Pilot, Vol. I.

- N 3401 Philippine Islands. — Harbours and anchorages in the Kalamian group. — Approaches to Koron bay. — Halsey harbour.
Limits. — Lat. $12^{\circ} 06'$ — $11^{\circ} 36'$ N.
Long. $119^{\circ} 46'$ — $120^{\circ} 21' 30''$ E.
- N 3819 Philippine Islands. — Mindoro strait.
Limits. — Lat. $11^{\circ} 26' 24''$ — $13^{\circ} 11'$ N.
Long. $119^{\circ} 53'$ — $121^{\circ} 02' 58''$ E.
- R 3109 Japan. — Yokohama ko.
- R 383 Australia. — Thursday island harbour.
- R 438 France. — Boulogne.
- R 460 Red Sea. — Massawa harbour.
- R 1834 England. — River Medway.
- † 3401 Philippine Islands. — Halsey harbour.
- † 944 Ports in the Philippine islands.
- R New edition of China Sea Pilot, Vol. I.

Tillæg.

I. Østersøen.

2118. (T). Danzigomraadet. Neufahrwasser. Taagesignal forandres midlertidig.
(Meddelelse fra det kgl. danske Konsulat i Danzig.)
E. f. S. Nr. 27/2011 1938 annulleres og erstattes med:
Nautofonen i Taarnet paa E.-Molen paa c. $54^{\circ} 25' N.$ $18^{\circ} 41' E.$ vil den 25. Juli d. A. blive sat ud af Virksomhed for et Tidsrum af c. 4 Uger. Saalænge Nautofonen er ude af Virksomhed, afgives Taagesignaler med Klokke fra Taarnet paa E.-Molen, Grupper paa 10 Slag med c. 2^s. Mellemlum hver 30^s.

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

2119. Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Kastrup Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.
Dybden i Indsejlingsrenden til *Kastrup* Havn er atter normal 5,0 m, og paa de yderste 200 m af Renden 5,5 m.
c. $55^{\circ} 38',2 N.$ $12^{\circ} 39',6 E.$
(E. f. S. Nr. 18/1390 1938. Havnelods, Side 105.)
2120. (P). Danmark. Kattégat. Røsnæs Puller. Fyr under Bygning.
Paa W.-Enden af *Røsnæs Rev* er paa *Røsnæs Puller* paa $55^{\circ} 45' (00'') N.$ $10^{\circ} 50' (49'') E.$ i c. 5,6 m Vand anbragt en Sænkekasse, der skal danne Fundament for et nyt Fyr. Sænkekassen, der har Form som en cirkulær Cylinder med Diameter 9 m og rager c. 3 m over Vandoverfladen, afmærkes om Natten med en Lanterne, som viser hvidt, fast Lys og er synlig Horisonten rundt.
(Kort Nr. 220, 252, 227, 299, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 183. Fyr-For. Nr. 190 A.)
2121. (T). Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde i Uorden.
Lys- og Fløjtetønden *Vengeancegrund* paa c. $55^{\circ} 12' N.$ $11^{\circ} 06' E.$ er for Tiden upaalidelig. Den vil snarest atter blive bragt i Orden.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2122. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Østre Molearm Fyr. Fyrbygning løftet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 21/1606 1938 meddeles, at Jernfyrbygningen paa Hovedet af Østre Molearm paa $56^{\circ} 09' 40''$ N. $10^{\circ} 14' 07''$ E. er hævet op paa den $5,7$ m høje Underbygning, saaledes at Flammens Højde nu er $16,05$ m.

(E. f. S. Nr. 21/1606 1938. Kort Nr. 252, 227, 278 og 211. Fyr-Fort. Tillæg Nr. 1, Side 12, Nr. 152 A.)

2123. Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig. Skadegrund W. Palle.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/1952 1938 meddeles, at en Palle med en mindste Dybde af $2,5$ m er fundet paa $56^{\circ} 06'$ ($12''$) N. $10^{\circ} 35'$ ($00''$) E., lige i og inden for 5 m Kurven. Pullen (en Stenrøse) har en Udstrækning af c. 15 à 20 m i Retning NW.—SE. og ligger c. 75 à 100 m inden for 10 m Kurven.

(E. f. S. Nr. 26/1952 1938. Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280.)

DANSK SØFARTS-TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	

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

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

**BRONZE
PROPELLER**
fra
**THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON**

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

TELEFON
NO. 4. 801.

Lloyds Agent

TLØR. ADR.
SCHULTZ

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

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

KORSØR

ASSENS

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

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

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

MARIAGER

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

Casper Andréa's Eftflg.

ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

NAKSKOV

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Dreinholt.

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

NØRRESUNDBY

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzen«

Telefon: 3
822

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

RANDERS

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS
statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

RUDKØBING

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 29

TORS DAG 21. JULI 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTEN OG FRAGTRATETALET

Fragtratetallet, som vi bragte i sidste Nummer, var uforandret 123, og straks er der Folk, der mener, at det er ensbetydende med at Krisen dermed er overstaaet. Saa let gaar det nu næppe. Alt er i hvert Fald i Øjeblikket saa usikkert, Europas Fremtid tegner sig mørkere end nogensinde og det er umuligt at se blot en Maaned frem i Tiden.

Det er kun glædeligt, hvis Fragtfaldet nu er blevet bragt til Afslutning, og i denne Forbindelse vil det have sin Interesse at erfare, hvad Dansk Dampskibsrederiforenings Formand, Skibsreder H. A. Hansen udtalte i et Interview paa Spørgsnaalet om den værste Trængselstid nu maa formodes at være forbi for Skibsfarten i denne Omgang.

— Jeg haaber, det, siger Skibsreder Hansen, — mere bestemt vil jeg ikke gerne i Øjeblikket udtale mig. Man ræsonnerer, — det er muligt, at man i denne forvirrede Verden skulde lade være. Men man gør det alligevel. Og saa kommer man til den Slutning, at nu har faktisk Verden holdt Pause i saa mange Maaneder, at det Tidspunkt maa staa for, hvor Verden ikke længere kan undvære at faa Transporter af Varer i Gang. Og saa snart det Tidspunkt er naaet, skulde det lette lidt for os.

Dertil kommer det rent faktiske, at der i de sidste Dage er kommet ligesom et friskere Pust fra Amerika, — ikke saaledes endnu, at det har givet sig Udtryk i stigende Fragtratesatser. Men i noget bedre Begær efter Tonnage. Altsaa netop i Retning af, at der atter maa Transporter i Gang.

— Og for de europæiske Markeder?

— Dér har i Virkeligheden samme Momenter gjort sig gældende. Rederne og Befragterne har ligget og — ja, næsten luret paa hinanden, under Hensyn til Problemet om Minimumsrate. Ogsaa dér skal der kun sikkert en ringe Transport-Forøgelse til, før Vægten svipper over.

— Er Oplægningerne store?

— Omkring 45—50.000 Tons herhjemme i Øjeblikket. Det er beklageligt meget, ikke alene af Hensyn til Selskaberne, men ogsaa til, at dette, at vore Baade ikke er i Fart, betyder mindre udenlandsk Valuta hjem til Landet og betyder forøget Arbejdsløshed hos Søens Folk.

— Den officielle Arbejdsløshedsstatistik taler om 28—29 pCt. Ledighed hos Sømand og Sofyrbødere?

— Det er nu meget høje Procenter, — jeg synes ikke, de helt staar i Forhold til, at Oplægningerne dog til nu ikke har været større, end de har.

Men for alle Parter var det ønskeligt, om vi atter snart fik noget at sejle med.

VERDENSTONNAGEN

Lloyds Register Book for 1938—39 er nu blevet Ludsendt. Den nye Udgave indeholder, som sædvanlig, meget indgaaende Oplysninger om alle Verdens søgaaende Skibe paa 100 Tons og opefter, og der er bl. a. en detaljeret Rapport over 31,000 Dampere, Motorskibe, Sejlskibe osv.

Det er navnlig Lloyds Register Book's Statistik, der er saa interessant og værdifuld. Man har offentliggjort disse Statistiker lige siden 1886, og de giver

nøjagtige Oplysninger om de forskellige Handelsflaader i Verden og er af uvurderlig Nytte for alle, der søger Nyt om Skibsfarten.

Verdens Tonnagen var i Slutningen af Juni:

	1938	
	Dampere og Motorskibe	Ialt
Storbritannien og Irland ..	17,675,404	17,780,859
Andre Lande	49,194,747	50,065,652
Ialt	66,870,151	67,846,511

	1937	
	Dampere og Motorskibe	Ialt
Storbritannien og Irland ..	17,436,207	17,543,941
Andre Lande	47,835,233	48,742,083
Ialt	65,271,440	66,286,024

De Lande, der opviser den betydeligste Forøgelse i Løbet af de sidste Aar, er: Japan 531,602 Tons, Tyskland 306,594 Tons, Norge 266,393 Tons, Storbritannien og Irland 236,918 Tons, Holland 221,061 Tons, Panama 98,720 Tons, Britiske Dominions 81,393 Tons, Italien 77,850 Tons og Sverige 73,732 Tons.

De største Minuser fremkom i Amerika, der møder med 421,047 Tons, Kina 127,250 Tons, Spanien 95,572 Tons. En Statistik over Damp- og Motorskibstonnagen i Juni 1914 og Juni 1938 er ogsaa meget interessant og god at faa Forstand af.

	1914		1938	
	Antal	B. R. T.	Antal	B. R. T.
Storbritannien og Dominions	10,123	20,523,706	9,061	20,719,090
Danmark	576	770,430	694	1,129,556
Frankrig	1,025	1,922,286	1,246	2,880,783
Tyskland	2,090	5,134,720	2,321	4,231,657
Grækenland ..	407	820,861	638	1,889,269
Holland	709	1,471,710	1,473	2,852,012
Italien	637	1,430,475	1,156	3,258,992
Japan	1,103	1,708,386	2,187	5,006,712
Norge	1,656	1,957,353	1,963	4,613,175
Spanien	589	883,926	793	947,963
Sverige	1,088	1,015,364	1,239	1,571,054
U. S. A.:				
Hav	1,113	2,026,908	2,338	8,936,465
Sø	579	2,260,441	519	2,467,430
Andre Lande ..	2,749	3,477,311	3,781	6,365,993
Ialt	24,444	45,403,877	29,409	66,870,151

Det viser altsaa, at alle Lande undtagen Storbritannien og Irland møder med en betydelig Forøgelse i Antallet af Skibe og kun Tyskland er gaaet ned med Hensyn til Tonnagen. Her staar Imperiet omtrent som i 1914, det hele det drejer sig om er en Forøgelse paa 1 pCt., Danmark har 46.6 pCt. Forøgelse, Holland 93.8 pCt., Italien 127.8 pCt., Japan ikke mindre end 193.1 pCt. og Norge ogsaa et imponerende Tal, nemlig 135.7 pCt. Sveriges er lidt mere end Danmarks, nemlig 54.7 pCt. For U. S. A.'s Havflaade er Forøgelsen enorm, 340.9 pCt., men det skyldes særlige Omstændigheder, ogsaa Posteringen.

Blandt de mange andre interessante Oplysninger kan nævnes Tabellen over Ophugninger og andre Tab. Denne Tabel viser hvor mange Skibe der er gaaet tabt hvert Aar siden 1914. Med Hensyn til Tabene fortjener et Punkt særlig Opmærksomhed, og det er den betydelige Formindskelse i Procenten, der er gaaet tabt i de sidste fem Aar sammenlignet med en 5 Aars

Periode før Krigen. Den gennemsnitlige årlige Procentdel af Damp- og Motortonnage, der er gaaet tabt i Aarene 1933—37, beløber sig til 0.55 pCt., hvorimod Tallet i Aarene 1909—13 f. Eks. var 1.17 pCt. i Gennemsnit.

Tallene paa Dampere og Motorskibe, der hugges op, varierer meget stærkt fra Aar til Aar. I Perioden 1905—14 var Minimum 87,737 Tons og Maximum 251,900 Tons. I Aarene 1915—20 blev praktisk talt ingen Tonnage ophugget, det årlige Gennemsnit var kun 10,000 Tons. Ganske anderledes i de senere Aar. I 1921 beløb Tonnagen, der ophuggedes, sig til 77,500 Tons. Tallet forøgedes til 315,000 Tons i 1922, 963,000 i 1923, og siden da har det holdt sig paa et højt Stade undtagen i 1927. Fra 1930 gik Tallet stærkt i Vejret indtil 1933, da 2 Millioner Tallet blev passeret. I de derefter følgende Aar er det faldet stærkt af, og i 1937 blev der kun ophugget 587,825 Tons, det laveste Tal siden 1927, ja — med Undtagelse af eet Aar — siden 1922. Det er 790,000 Tons mindre end det årlige Gennemsnit i de sidste 5 Aar og 590,000 Tons mindre end Gennemsnittet for Perioden 1928—37.

Tallene for Tonnage ophugget i de sidste 10 Aar omfatter 3,807,000 Tons indregistreret i Storbritannien og Irland, 2,046,000 i U.S.A. (undtagen Skibene paa de store Søer) og 1,245,000 Tons i Italien, 891,000 Tons i Frankrig, 604,000 Tons i Tyskland og 572,000 Tons i Japan.

Med Hensyn til Storbritannien og Irland repræsenterer den årlige Ophugning gennemsnitlig 2 pCt. af Tonnagen, mens det fra andre Lande samlet var 1.6 pCt. Det maa iøvrigt noteres, at af Storbritannien og Irlands Tonnage er nu kun 20.8 pCt. Skibe, der er 20 Aar gamle eller ældre, mens Tallet for Tonnage i andre Lande er 36.3 pCt., altsaa en meget væsentlig Forskel.

DE FINSTE REDERES KRAV AFVIST I ENGLAND

Forskellige finske Rederier har — som tidligere omtalt — i gennem en længere Aarrække haft en Sag verserende ved engelske Domstole om en Erstatning fra det store engelske Finansinstitut Barney Bros & Co., Ltd. Det har ikke ført til noget for Finnerne gunstigt Resultat, og nu har den højeste Domstol ogsaa talt — og de finske Redere er blevet dømt til at betale Omkostningerne og faar ingen Erstatning.

Denne ejendommelige Sag har faktisk staaet paa Dagsordenen i 20 Aar, og de finske Redere forlangte ialt i Erstatning 456.000 £ eller omtrent 100 Millioner finske Mark.

Forholdet var dette, at da Verdenskrigen udbrød, blev det for mange finske Skibe umuligt at naa hjem eller finde Beskyttelse i neutral Havn, og de søgte saa midt under Krigen Fragter ude i Verden. Mange gik under, men i Begyndelsen af 1916 var der dog endnu 13 Skibe tilbage. Efterhaanden som de anløb engelske Havne, beslaglagdes de, og England begyndte at anvende dem i egen Tjeneste. Man var til at begynde med godt nok tilfreds hermed, idet der blev regnet med, at England vilde anerkende Annektionen og betale Erstatning for Anvendelse af Skibene.

Noget som helst Skridt i saa Henseende blev dog ikke foretaget fra engelsk Side, hvorfor de finske Redere begyndte at blive urolige. Efter nogen Tids Forløb meddeltte Englænderne til almindelig Overraskelse, at Skibene var blevet rekvireret af Rusland gennem en i London etableret russisk-engelsk Komité, som imidlertid ikke stod i nogensomhelst Forbindelse med Finland eller var kendt der. Det viste sig umuligt at faa nogen Art af Betaling eller Erstatning for direkte Tab eller for Annektionen. England henviste de finske Redere til Rusland, men efter den russiske

Revolution og Omvæltning viste det sig umuligt at komme nogen Vegne her.

Efter at Finland havde opnaaet sin Selvstændighed optog dets Repræsentanter i England Forhandlinger med Udenrigsministeriet i London. I flere Aar stod disse Forhandlinger paa, men de blev resultatløse, da England fastholdt, at Skibene var rekvireret af Rusland, og at det var Rusland, som burde betale Erstatning.

For at Kravet ikke skulde forældes og for overhovedet at opnaa en Afgørelse, besluttede de finske Redere at indstævne den engelske Stat for Domstolene. De blev nu først henvist til en speciel Domstol, »The Admiralty Transport Arbitration Board«, som af Regeringen havde faaet overdraget at fastsætte Erstatning for Skibe, som Staten havde anvendt under Krigen. Denne Domstol forkastede Kravene, idet den først og fremmest henviste til, at det var den russiske Regering, som havde rekvireret Skibene og som var erstatningspligtig. Det var i Begyndelsen af 1926. Det var flere Gange blevet understreget, at den engelske Regering var blevet underrettet om, at finske Skibe ikke var undergivet den russiske Marines Jurisdiktion og derfor ikke kunde rekvireres af den russiske Regering, men de engelske Myndigheder vægrede sig stadig ved at give Modparten Lejlighed til at fremlægge og diskutere det omfattende Bevismateriale, der i Aarenes Løb var samlet.

De finske Redere og den finske Regering fandt derfor, at de ikke paa nogen anden Maade kunde opnaa retfærdig Bedømmelse af deres Erstatningskrav end ved at søge Sagen indanket for Folkenes Forbund. Det skete i 1931, og Sagen behandledes nu i en Aarrække, men sluttede med, at Folkenes Forbund 13. September 1935 afviste Kravene som uberettigede.

Sagen blev derefter paa taget op i England, og det var nu paany den engelske Stat, man krævede, men formelt anlagdes Sagen mod Finansvirksomheden Baring Bros & Co., Ltd., London, hvor den engelske Regering under Krigen havde deponeret Midler til Imødegaaelse af den Slags Krav. Den 19. November i Fjor afsagde Dommer Luxmoore i High Court of Justice Dom i Sagen og erklærede, at han ikke, paa Grund af de utilstrækkelige Beviser, saa sig i Stand til at idømme den engelske Stat den ønskede Erstatning, men han betonedede alligevel, at det synes, som om den britiske Regering skulde have betalt den russiske Regering for Skibene.

Efter denne Afgørelse gik de finske Redere til den højeste Domstol, som nu altsaa i sidste Instans har afsagt sin Dom og forkastet de finske Krav, der som nævnt drejede sig om ca. 100 Millioner finske Mark. Det vil nu være umuligt at føre Domsafgørelsen videre, f. Eks. for Overhuset. Sagen maa betragtes som afgjort med den sidste Kendelse, hvor ejendommelig denne Afgørelse end maa forekomme at være.

DEN BRITISKE SKIBSFART PAA SPANIEN

I et Brev til »Times« hævder Komiteen af britiske Redere, der driver Skibsfart paa Spanien, at selv i det Tilfælde, at der skulde blive givet General Franco Rettigheder som krigsførende, vilde han ikke være berettiget til uden Varsel at sænke neutrale Skibe.

I Spørgsmaalet om britiske Skibes Sejlads paa Spanien, hedder det videre i Brevet, er det ikke afgørende, om Skibsrederne opnaar større Fortjeneste end f. Eks. de Redere, der lader deres Skibe sejle paa Kina, men det drejer sig om, hvorvidt Folkerettens Principer skal opgives under Paaskud af, at Franco fører en Kamp paa Liv og Død. Det vilde være beklageligt, om det britiske Flags Rettigheder blev skudt til Side af Hensyn til Sympati med den ene eller den anden af Parterne i Spanien.

LYSPUNKTER I AMERIKA

Fra Tid til anden kommer Meddelelse om at nu er Forholdene ved at bedre sig i Amerika. Der kan ogsaa virkelig af og til noteres enkelte Lyspunkter, men paa den anden Side er det alvorligt, hvad de tørre Tal fortæller. Det er en Kendsgerning, at Amerikas Udenrigshandel skrumper ind. I Maj laa den saaledes 52 pCt. lavere end i Maj i Fjor. Den økonomiske Tilbagegang i Amerika i sidste Halvdel i Fjor har influeret stærkt paa Udenrigshandelen. Virkningerne mærkes særligt paa Importen, som er skrumpet ind ved den Nedgang, som har fundet Sted i Forbruget og i Produktionen. Fra Juni 1937, hvor Importen havde en Værdi af 286 Mill. Dollars og var 51 pCt. større end i Juni 1936, er der et jævnt Fald, og i December var den kommet ned paa 209 Mill. Dollars, 15 pCt. mindre end i den tilsvarende Maaned Aaret forud. Faldet er fortsat i Aarets første Maaneder, og i Maj, da Importen havde en Værdi af 148 Mill. Dollars, udgjorde den kun 52 pCt. af, hvad den var i samme Maaned i Fjor.

Eksporten, derimod, blev til en Tid ikke synderlig paavirket af Konjunkturomslaget, men eftersom Depressionen tillog i Staterne, mærkede man tydeligt, at der blev gjort Anstrengelser for at faa den udvidet.

Verden var imidlertid blevet lammet af Nedgangen i Staterne — og ogsaa af Amerikas indskrænkede Import — og Resultatet blev, at medens Eksporten hidtil havde været meget større end Aaret forud, faldt den hurtigt, saa den for Maj gik ned til at ligge 10 pCt. under Eksporten i Maj 1937. Ved den indskrænkede Import er den amerikanske Handelsbalance blevet stærkt aktiv. U. S. A.s Eksportoverskud har de sidste 8 Maaneder gennemsnitlig været over 100 Mill. Dollars pr. Maaned, medens der de foregaende Aar var et Importoverskud paa ca. 60 Mill. Dollars pr. Maaned. Dette Omslag fra Importoverskud til Eksportoverskud kommer til at betyde, at Amerika klarer den store Kapitaloverførsel til Udlandet i Fjor uden Tab af Guld.

CHRISTIANI & NIELSEN BYGGER HAVN
I BANGKOK

En for Danmark i sin Helhed smigrende Meddelelse er udsendt fra Bangkok. Den gaar ud paa, at Firmaet Christiani & Nielsen skal bygge Bangkoks Havn, en Entreprise paa 10 Million Kroner, under dansk Ledelse.

Det er Firmaets siamesiske Datterselskab, der efter en Licitation har faaet Arbejdet overdraget.

Det er endda kun første Etape af en stor Plan for Udvidelse og Modernisering af Bangkok Havn.

Den nye Entreprise er kommet i Stand ved et Samarbejde mellem Christiani & Nielsen, Østasiatisk Kompagni og nogle siamesiske Firmaer. Christiani & Nielsen udfører i Øjeblikket et stort Antal Vej- og Broarbejder i Siam, de fleste højt oppe i Landet, og det er bl. a. Tilfredsheden med disse Arbejder, der har ført til, at det delvis danske Firma har faaet Entreprisen. Medvirkende ved Kontrakten har været den unge Ingeniør *Kann Christensen* og Overingeniør *Nørgaard*, der for nylig var i Bangkok.

Det store Havnearbejde staar i Forbindelse med andre større Arbejder. Hidtil har Bangkok ikke haft nogen egentlig Havn, det har heller ikke været muligt for større Skibe at passere den store Sandbarre ved Menamflodens Munding. Regeringen har nu imidlertid besluttet at gennemskære denne Barre, og Vanddybden ved det nye Havneanklæg, der ligger umiddelbart ved Byen 15 km oppe ad Floden, bliver 10 Meter ved Lavvande. Første Del af Projektet, der skal koste ca. 10 Mill. Kr., drejer sig udelukkende om et Kajanlæg med Funderinger langs Bredden, men senere er det Hensigten at bygge Havnebassin inde i Land.

FRANSK SKIBSFARTS STORE MAND TALER

Det franske Rederi »Compagnie Generale Transatlantique«s Kæmpedamper Paris har aflagt Besøg i København og samtidig har dets Præsident M. *Henri Cangardel*, fransk Skibsfarts betydeligste Personlighed, gæstet Byen.

I et Interview udtaler M. Cangardel bl. a.:

»Normandie« har kostet henved 800 Mill. Francs at bygge, men trods alle pessimistiske Spaadomme giver Farten ikke desto mindre et smukt Overskud. Pengene skal ogsaa afskrives i Løbet af forholdsvist faa Aar. En Oceanbaads Liv er kort, vi regner for »Normandie«s Vedkommende med 20 Aar. Og inden den Tid er Baaden muligvis for længst gammeldags. Udviklingen inden for Atlanterhavsfarten er overvældende og har højest sandsynlig ikke kulmineret. Noget andel er, at Baadene næppe bliver synderlig større. Her har vi vist naaet Maksimum.

M. Cangardel udtaler videre i Interviewet: Frankrig sejler nu økonomisk i smult Vande. Den økonomiske Krise kan betragtes som overstaaet, og M. Cangardel understreger endvidere, at hverken Fascisme eller Kommunisme har nogen Jordbund i Frankrig, Folket vil modsætte sig enhver Form for Diktatur.

Det har sin store Betydning og er godt at mærke sig for mange, at Frankrigs betydeligste Personlighed indenfor Skibsfarten, Frankrigs H. N. Andersen, som han er blevet kaldt udtaler sig saadan.

SØRETSFORHØRET VEDRØRENDE »JAN«

Rederiet Holm & Wonsilds Damper »Jan« blev, som meddelt, den 26. Maj opbragt af en Franco-Trawler og beslaglagt. Besætningen er nu kommet hjem og den opsigtvækkende Opbringelse samt senere Beslaglæggelse af Skibet er behandlet i Sørletten.

Til dette Søforhør var mødt Damperen »Jan«s Kaptajn A. Jacobsen og 1. Styrmand K. Skivern, Dampskibsselskabet »Myren«s Skibsinspektør, Kaptajn Nielsen, og for Assurandørerne Højesleretssagfører Schiørring. Retsmødet lededes af Vicepræsident Ipsen med Kaptajnerne A. P. Andersen og Boeck-Hansen som søkyndige Medlemmer.

Det fremgik bl. a. af Kaptajn Jacobsens Rapport, at Skibet den 19. Maj forlod Cardiff med 2700 Tons Kul bestemt til Oran. Torsdag den 26. Maj blev »Jan« præjet af en armeret Franco-Trawler, der beordrede den til Ceuta, og ved Ankomsten dertil blev der sat militær Vagt med opplantede Bajonetter om Bord i Skibet. Kaptajn Jacobsen afgav den paafølgende Dag en Protestskrivelse til Militærmyndighederne, men uden Resultat. Lørdag den 28. blev Skibet ført til Kaj. At Forbindelse med Land blev afbrudt og Radioantennen taget ned. Lidt senere kom en Del Herrer om Bord i Skibet, alle Papirer blev beslaglagt, og derefter blev der afholdt Krigsforhør. Om Tirsdagen var der atter Krigsforhør, og Fredag den 24. Juni fik alle om Bord Ordre til at forlade Skibet. Besætningen blev afhentet af Gendarmen og ført til en Fangelejr i Bjergene. Kaptajnen protesterede, men fik som Svar, at saa vilde det ske med Magt. Hele Besætningen blev saa Lørdag den 25. Juni ført i Rutebiler til Tanger, hvor Kaptajnen underrettede den derværende danske Vicekonsul, der imidlertid intet kunde foretage i Sagen. Afrejsen derfra foregik næste Dag til Casablanca, hvor der blev afholdt Søforhør i det danske Generalkonsulat.

Kaptajn Jacobsen oplyste videre, at Protesten til Militærmyndighederne i Ceuta var underskrevet af baade ham og 1. Styrmand Skivern. Manifestet og Certepartiet var i Cardiff udstedt af Mæglerfirmaet Nielsen & Beecher, Ltd., men ingen af disse Dokumenter indeholdt noget om, hvem i Oran der var Modtager af Ladningen. Det blev under Krigsforhøret i Ceuta om Bord i Skibet meddelt, at »Jan«s Ladning skulde være omladet i Oran, og derefter skulde den videreføres til en spansk Havn til Madrid-Regeringen. Kaptajnen havde svaret hertil, at dette kendte han ikke noget til.

Styrmand Skivern havde reddet Skibsdagbogen. Kaptajnen oplyste derefter, at han var i Besiddelse af alle de andre Papirer, Maalerbrev, Korrespondance, Telegrammer m. m., men alt blev beslaglagt og bortført fra Skibet.

Efter at Retsprotokollen var oplæst for de Mødende, sluttede Søforhøret.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juni 1938

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstalene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de første 6 Maanedes af 1938, sammenlignet med samme Tidsrum i 1937, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938:	8,092	13,300,927	7,311	11,841,916
1937:	7,669	13,011,044	7,025	11,776,452
Forskæl:	+423	+289,883	+286	+65,464

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938:	9,243	10,160,518	5,742	9,602,380
1937:	8,725	9,538,476	5,931	10,060,388
Forskæl:	+518	+622,042	-189	-458,008

I Tidsrummet Januar/Juni 1938 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 3,698,547 Tons og 2,239,536 Tons større end til Antwerpen.

Norsk Skibsoplægning

For Tiden er der oplagt 111 norske Skibe paa tilsammen 520,915 Tons Dødvægt mod 86 Skibe paa tilsammen 291,000 Tons Dødvægt pr. 1. Juni. Af de oplagte Skibe er 31 Tankbaade, 21 Motor tankskibe og 10 Damp tankskibe. I disse Optællinger er ikke medregnet Hvalfangerfartøjer og Skibe under Klassifikation eller Reparation.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Juni Maaned 1938

Nation	Antal	N. R. T.
Danske	1,796	402,629
Svenske	377	84,349
Norske	27	30,961
Tyske	93	30,510
Engelske	24	44,709
Franske	1	1,334
Finske	26	22,856
Russiske	2	2,824
Hollandske	27	8,684
Letlandske	2	1,766
Estlandske	7	3,633
Islandske	4	3,081
Amerikanske	6	18,849
Græske	1	1,763
Polske	7	43,373
Algierske	1	956
Panamaske	1	5,183
Lilaviske	1	569
Ialt	2,403	708,029

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i Juni Maaned 1938

Hjemland	Anløb	R.T.N.
Danmark	375	91,387
Island	—	—
Norge	9	8,106
Sverige	28	10,551
Finland	1	1,088
Rusland	1	1,315
Estland	4	2,059
Tyskland	36	2,943
England	6	11,553
Holland	9	2,459
Tilsammen	469	131,461
Heraf Rutebart	180	73,887

En Losningskonflikt

Sejleren »Polaris« lossere Træ i Bandholm, men der er nu opstaaet en Strid om Arbejdsstyrken. Dansk Arbejdsmandsforbund havde sat 4 Mand paa Kajen til at lade fra Skibet, men det viste sig, at det var for faa Mand til, at Skibet kunde udlosses paa 8 Dage.

Træets Aftager, en Trælasthandel, forlangte derfor af Forbundet at faa yderligere 1 Mand i Arbejde, men dette nægtede Forbundet.

Nu gaar Sagen til Voldgiftsretten.

Ny Handelsaftale

Ved Forhandlinger i Haag mellem en dansk og en hollandsk Delegation er der nu opnaaet Enighed om en Vareudvekslings-Overenskomst til Afløsning af den hidtil gældende, som efter Opsigelse fra hollandsk Side udløb den 1. Juli.

Efter den nye Overenskomst, som blev undertegnet den 30. Juni, opretholdes den hidtidige Udførsel af dansk Oksekød til Holland samtidig med, at der aabnes Muligheder for en forøget Udførsel af Fisk og af nogle Industrivarer. Holland opnaar for sit Vedkommende tilsvarende Indførselsmuligheder her i Landet for Blomsterløg, Planter, Superfosfat og en Række forskellige Industriprodukter.

Overenskomsten gælder for et Aar og kan derefter stiltiende forlænges for et Aar ad Gangen.

Den opsagte Aftale vedrører en gensidig Samhandel paa ca. 5 Mill. Kr. Efter den nye Overenskomst vil Tallet stige til omkring 6 Mill. Kr. Af de danske Eksportvarer, der faar en Forøgelse, kan foruden Fisk, som allerede er nævnt, anføres Slagteheste, hvor en i 1937 oparbejdet dansk Udførsel nu fastlægges i Aftalen. I Sammensætningen af Hollands Eksport af Industrivarer til Danmark vil der saa vidt vides ikke ske nogen væsentlig Ændring. Ogsaa for saa vidt angaar den Særstilling, der er liddet Philips herværende Datterselskab, er Forholdene uændret, saaledes at denne Virksomhed stadig har en Fortrinnsret for bestemt Beløb indenfor Aftalen.

Iøvrigt skal det bemærkes, at Aftalen ligesom tidligere kun omfatter en Del af Samhandelen mellem Holland og Danmark, idet der for andre Varer sker en Ind- og Eksport paa samme Maade som hidtil.

Stabelafløbning

15. Juli var der Stabelafløbning paa Odense Staaletværft. Det var Værftets Nybygning Nr. 72, der løb af Stabelen. Nybygningen er paa 14,500 Tons, hvilket efterhaanden er blevet det odenseanske Staaletværfts Standardstørrelse.

Daaben blev foretaget af Fru Skibsreder Sigvald Bergesen fra Norge, og Nybygningen fik Navnet »Stiklestad«.

Stabelafløbning

Aalborg Værft har søsat et nyt Fragt-Motorskib, der bygges til Rederiaktiebolaget »Ferm« i Kristinehamn.

Det nye Skib, der er Værftets Byggenummer 59, og som bygges til Lloyds højeste Klasse, har følgende Dimensioner: 200 X 33 X 18,6 Fod. Dybgangen paa Last bliver 14,4 Fod, medens Lastevnen bliver 1250 Tons d. w. Der indrettes 3 ret store Luger med tilsvarende Bomme og elektrisk drevne Spil. Skibet er isforstærket helt hen forbi midtskibs. Maskineri og Apterier m. m. indrettes i Agterskibet. Der bliver et ret stort Dækshus i Stromlinieform, og her bliver Kommandobro, lukket Styrehus, Bestiklukaf, Radiostation o.s.v., og Nedgang til Hall med Adgang til Salon og til Skibsofficerernes Bekvemmeligheder, medens den øvrige Besætning faar sine Kamre, Bad og Messe i Agterskibet.

Maskineriet bestaar af en »Atlas Polar-Dieselmotor« paa 800 KH., beregnet til at give Skibet en Fart paa Last af 12 Knob, medens alt Hjælpemaskineri til forskelligt Brug bliver B. & W. Anlæg.

Stabelafløbningen overværedes af den unge Skibsreder Dan Brostrøm, Direktør Christiansson og Fru Elin Jansson, født Brostrøm, der døbte det nye Skib med Navnet »Früken«. Endvidere Repræsentanter fra Lloyds og Værftets Ledelse og Ingeniører m. fl.

Shipsmaster's and Mate's Guide

Kaptajn I. A. Felker i Toronto har udgivet en fortrinfuld Bog »Shipmasters med Mate's Guide«, der bringer en Række Oplysninger om Sejlads paa St. Lawrence og de store Søer. Hidtil har man ikke haft nogen kompakt Redegørelse for all disse Omraader vedrørende med Hensyn til Havnetakster, Vejrforhold, Strøm, Kort osv. Kaptajn Felker har mange Aars Erfaring fra Rejser i disse Farvande, idet han i over 25 Aar har ført Skibe her.

Hans Haandbog indeholder Oplysninger vedrørende alle kanadiske og amerikanske Havne ved Søerne og St. Lawrence. Der er fem udmærkede Kort i den og mange gode Tips og Anvisninger. Bogen kan faas hos Kaptajn I. A. Felker, der har udsendt den fra sit Kontor 19 Laws Street, Toronto, Ontario, Canada. Prisen er 3 Dollars 50 cents plus Porto, eller 15/— i alt.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der er desværre stadig kun lidt Nyt at rapportere om Fragtmarkederne. De oversøiske Markeder har i den forløbne Uge ogsaa vist relativ god Aktivitet, hvilket for den Sags Skyld er ret ualmindeligt paa denne Tid af Aaret, da disse Markeder jo normalt plejer at være ret livløse. Desværre blev det Tilløb til Stigning i Raterne, der svagt kunde konstateres i sidste Uge, kun til et Pust, som enkelte Redere profiterede af.

Kornmarkederne har ligget ret apatiske i sidste Uge, hvilket skyldes Hvedeprisernes Svingninger. I de sidste Dage har Prisen paa Hvede dog ligget noget mere stabilt, og selv om dette endnu ikke har givet sig Udslag i forøget Efterspørgsel efter Korntonnage, synes Undertonen paa disse Markeder i det store hele mere støt. River Plate tog 4—5 Baade til sædvanlige U.K./Cont. Destinationer for Juli/August Lastning. Disse Baade rapporteredes sluttede til de officielle Minimalrater. Fra Golfen sluttedes i Ugens Begyndelse forskellige Baade til 2/6d. Basis Rotterdam/Antwerpen, ligesom der fra Montreal sluttedes enkelte Baade for Juli/primo August Lastning til Minimalraten 2/9d. Basis Rotterdam/Antwerpen, sædvanligt Tillæg for U.K. Australien tog ligeledes enkelte Baade for Korn til fulde europæiske Destinationer til Minimalraten, ligesom der sluttedes enkelte Baade for Korn til Taku Bar til Rater, der varierede mellem 21/- og 19/6d. Fra Sortehavet har Russerne været i Markedet til 10/6d., til hvilken Rate der sluttedes Tonnage, men da Russerne reducerede Tilbudet til 10/4½ gik Befragtningen i Staa.

Hvad de øvrige oversøiske Markeder angaar er der desværre ikke meget nyt at meddele. Der har været en lille Smule Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker fra Vestindien til U.K./Cont., og en enkelt Baad er sluttet til 15/- fra Cuba. Der cirkulerer endnu Ordre fra lignende Forretning, og Befragterne maa antagelig

betale omkring 15/6d. for næste Baad. Fra Nordamerika er Markedet stadig sløjt, og det er forbavsende faa Ordre, der noteres. U.S.N.H./Gdynia indikerer fortsat 16/- for Scrap Jern Option Golf Lastning til 1/- mere. Golfen sluttede Tonnage for Svovl til Australien til omkring 17/6d. for September Lastning, og Sisal fra Progreso betaltes med 47½ c. per 100 lbs. til Ghent.

Pacifikyst-Markederne er stadig uden større Forandringer. British Columbia/U.K. sluttede til 23/-, hvilket kan gentages. I de øvrige Trades er Efterspørgslen fortsat ringe og Rateniveauet uforandret.

Østens Markeder har været ret livlige, men til Trods herfor lykkedes det Befragterne at sikre sig Tonnage, saavel for Soyabønner som for Ris til Rater, der nærmest tenderede nedefter. Bønner sluttedes til 25/-, og Ris sluttedes til 27/- for Bordeaux/Rotterdam range og 25/6d. til Marseille direkte.

Indiens Markeder var støt. Kerner/Linsæd sluttedes fra Madraskysten til 28/- Option Karachi Lastning til 2/6 mindre. Fra Calcutta sluttedes et temmelig stort Antal Baade for Kul til Shanghai til 7 Rupis.

Desværre er de europæiske Markeder stadig sløje. Trælastmarkederne viser kun beskeden Efterspørgsel, og desværre er der endnu intet Tegn til, at Befragterne er parate til at operere i større Maalestok. De enkelte Baade, der sluttedes, hovedsagelig Tonnage paa omkring 5/700 stdrs, har opnaaet Minimalraten.

De udgaende Kulmarkeder er uforandrede, og det samme gør sig gældende for Middelhavsmarkedet/hjem.

Paa Timecharter Markedet i Vestindiafarten var Efterspørgslen en Overgang noget bedre, og dansk 4,200 Tonner sluttedes til den bedre Rate af \$1.45 for Rundtur. Senere er Markedet alter flovet noget af. Amerikanske Befragtere er iøvrigt aabne for stor Dieseltonnage til omkring \$1.15 for 12/18 Maaneder.

»Frem«s Kollision

Ved Sorellen i Rønne er der afholdt Søforklaring i Anledning af Motorskibet »Frem«s Kollision med Kajen i Rønne Havn.

Skibets Fører, Kaptajn Sjøberg, afgav Forklaring, idet han godkendte sin Rapport, hvori han fastholder, at Aarsagen til Kollisionen med Pakhuskajen var, at der hengik for lang Tid, inden Manøveren virkede gennem Maskinens Acceleration.

Kaptajn Sjøberg udtalte bl. a., at han ikke havde mærket, da »Frem« tørnede med Roret mod Turistkajen. Han havde ikke været klar over, at der var sket noget med Roret, men fik først dette at vide, efter at Skibet var kommet til Kaj.

Dernæst afgav 1. Styrmand Chr. Christiansen, der havde været paa Broen under Indsejlingen til Havnen og derefter opholdt sig paa Agterskibet, Forklaring. Han forklarede, at han ved Havneindløbet gik ned agter og bemærkede, at Skibet umiddelbart efter at være kommet gennem Indløbet drejede Styrbord over i Stedet for, som det er den sædvanlige Manøvre, bagbord. Han havde ikke forud faaet Besked om, at denne ikke sædvanlige Manøvre skulde foretages. Efter at Skibet havde sejlet to Gange frem og bakket to Gange, blev, forklarede Styrmanden, efter Ordre af ham, styrbords Agterwire kastet i Land, og samtidig blev Kastelinen til styrbords Forwire kastet i Land. Skibet kunde nu uden videre Manøvrer være halet til Kaj med disse to Wirer, men i Stedet gik Skibet med stærk Fart frem. Styrmanden maatte derfor lade Kastelinen gaa og slække paa Agterwiren, og kort efter var det, at Skibet tørnede mod Pakhuskajen.

Anden-Styrmand, Aage Nielsen, forklarede, at han af Kaptajnen havde faaet Ordre til at gøre klar til at svaje, hvilket han forstod saaledes, at han skulde sørge for at faa Wirerne klar. Hans Forklaring, der i det væsentlige stemmede med 1. Styrmands, gik iøvrigt bl. a. ud paa, at det var meget kraftige Manøvrer, der blev foretaget.

Maskinmester Wahlgren fik forelæst sin Rapport om Maskinmanøvrerne den paagældende Morgen:

Manøvrerne i Havnen begyndte Kl. 6,20. Kl. 6,24 blev der slaaet fuld Kraft frem, derefter fuld Kraft bak, hvorpaa man mærkede et Stød og noget efter en hoppende Bevægelse i Agterskibet, hvorefter der blev slaaet Stop.

Han oplyste, at det tager ca. 10 Sekunder for at skifte fra frem til bak. Maskinen stod endnu paa Bak, efter at man havde tørnet mod Turistkajen, da Styrmand Christiansen kom ned og sagde »Stop!«, hvorefter der kom tilsvarende Ordre fra Broen. Alt i Maskinen foregik normalt, og Ordrene blev adlydt, saa hurtigt det kunde gores. Det var 2. Maskinmester, der manøvrerede, mens Maskinmester Wahlgren selv havde staaet ved Siden af og kontrolleret Manøvrerne.

Maskinmester Læsa udtalte sig i Overensstemmelse med Maskinmester Wahlgren, og efter at der var givet en Række tekniske Oplysninger, sluttede Søforklaringen.

Turisttrafikken over Esbjerg Havn

De første Resultater af Statspolitiets Turiststatistik foreligger nu for Esbjergs Vedkommende. Statistikken viser for første Halvaar 1938 en Bedring i Forhold til sidste Aar, idet der over Esbjerg Havn er rejst 21,013 Passagerer mod 18,900 i sidste Halvaar 1937, hvor Passagererne blev tall uofficielt. Tallene for de indrejste Udlandinge, der dog ikke omfatter Skandinaver, udgør for de første 6 Maaneder af 1938 395 Tyskere, 3063 Englændere, 63 Canadiere, 510 fra U. S. A., 49 Hollændere, 33 Belgiere, 174 Franskmænd, 26 Czekoslovaker, 18 Schweizere, 25 Østrigere og 419 fra andre Nationer.

Lloyds List's Index

Lloyds List's Index for Trampfragter i Juni er beregnet til 89,84. Det er 3,12 pCt. lavere end Maaneden forud.

»Winterhude« passeret St. Helena

I Assurancekredse i London modtog man i Mandags i forrige Uge Oplysninger om, at den finske Bark »Winterhude«, der den 5. Marts forlod Port Germein i Sydaustralien, har lagt Hjemrejsen via Good Hope i Stedet for via Cape Horn, og at Skibet har passeret St.

Helena den 12. Juni. Barken ventes ikke at kunne naa Falmouth før i Slutningen af Juli.

»Admiral Karpfanger«

Paa en Forespørgsel om Skoleskibet »Admiral Karpfanger«s Skæbne erklærer Hamburg-Amerika-Liniens Direktion overfor Agence Havas' Korrespondent, at det ikke har nye Efterretninger fra Skibet og ikke véd, hvor det befinder sig.

Den sidste Efterretning fra Skibet er fra 1. Marts. Gennem Lloyds i London har Hapag rettet en Henvendelse til alle Skibe, der gaar paa Australien, om at rapportere Skibet, men hidtil er der intet oplyst om dets Skæbne. Endvidere er der nu Tale om at udsende et Eftersøgelsesskib og at anmode den chilenske Marine om Assistance ved Eftersøgningen.

England og Danmark

»Daily Express« skriver, at de engelske Landmænd for Tiden lider under den største Nedgang i Priserne siden 1933. I indeværende Aar har de allerede tabt 4 Mill. Pund Sterling, sammenlignet med Priserne i samme Periode i Fjor. Fjerkræfarmerne retter voldsomme Protester mod Regeringens Planer og er ved at gøre Revolte mod den siddende Regering. De truer med næste Gang at ville unddrage Regeringen deres Støtte.

Bladet skriver endvidere, at Danmark, der har det bedste Marked for Landbrugsprodukter i England, samtidig har modtaget Skibsbygningsordre til en Værdi af 2½ Mill. Pund fra engelske Redere. Disse paastaar, at Omkostningerne ved de engelske Værfter er for store. Den engelske Skibsbygningsindustri har nu anmodet Regeringen om finansiel Hjælp og Støtte i Konkurrencen med Skibsbygningsindustrien paa Kontinentet.

Store Nordiske Holding Co.

Udbytte af Selskabets Beholdning af 50,000 Aktier à Kr. 180 i Akts. Det store Nordiske Telegraf-Selskab er hævet som i de fire foregaaende Aar med ialt 2,240,000 Kr.

Selskabets Renteindtægter har andraget 55,775 Kr. 95 Øre imod i det foregaaende Regnskabsaar 61,209 Kr. 51 Øre.

Driftsudgifterne har været de samme som i tidligere normale Aar, nemlig henholdsvis 2000 Kr. til Akts. Det Store Nordiske Telegraf-Selskab som indtil videre aflalt Vederlag for de almindelige Administrationsudgifter og 1000 Kr. som Honorar til Selskabets Revisorer.

Udbetaling af Dividenden paa Selskabets Aktier har i Løbet af Regnskabsaaaret foranlediget Udgifter til et samlet Beløb af 5,234 Kr. 54 Øre.

Som Udbytte til Aktionærerne foreslaas ligesom i Fjor udbetalt 23½ pCt., hvortil vil medgaa ialt 1,903,500 Kr.

Esbjergkutteren »Chr. Muff« sunket

Ifølge Radiomeldinger, som er indløbet til Esbjerg, er den 42½ Tons store Esbjergkutter »Chr. Muff« sunket ca. 100 Sømil ude paa Havet efter en Kollision med en tysk Trawler. Kutteren førtes af Ejeren, Fiskeskipper Martinus Iversen, Esbjerg, og havde foruden Skipperen en Besætning paa 3 Mand. Hele Besætningen blev reddet ombord i Trawleren, der derefter gik til Geestmünde.

Handelstraktat mellem Danmark og Haiti

Udenrigsministeriet meddeler Fredag: Ratifikationsdokumenterne til den mellem Danmark og Haiti den 21. Oktober f. A. i Paris afsluttede Handelstraktat med dertil hørende Slutprotokol er den 13. Juli blevet udvekslet i Paris.

Da Traktaten ifølge dens Art. VII træder i Kraft en Maaned efter Ratifikationsdokumenternes Udveksling, vil Ikrafttrædelsen saaledes ske den 12. August d. A.

Handelsbalancen i Sverige

I Maj Maaned i Aar havde Indførselen i Sverige en Værdi af 124,5 Mill. Kr. mod 134,6 Mill. Kr. i samme Maaned i Fjor. Udførselsværdien er gaaet ned fra 127,5 Mill. Kr. i Maj i Fjor, til 126,28 Mill. i Maj i Aar. Der var saaledes i Maj i Aar et Udførselsoverskud paa 1,7 Mill. Kr.

I Tiden fra Januar til Maj i Aar er Indførselen gaaet ned til 605,07 Mill. Kr. fra 623,8 Mill. i samme Tidsrum i Fjor. Udførselsværdien er steget til 590,86 Mill. mod 506,19 Mill. Kr. i de samme 5 Maaneder i 1937.

Sømandsmissionshotel i København

Sømandsmissionen i København har taget Initiativet til Oprettelse af et Sømandsmissionshotel paa Set. Annrø Plads. Hotellets Leder bliver Sekretær Ejnar Boytler.

Indenlandsk Sømandsmission holder Aarsmøde i Frederikshavn 22.—24. August.

»Viking« Nr. 1 af Kornskibene

Det tidligere danske Skoleskib »Viking«, der nu tilhører den finske Skibsreder Gustaf Erikson, Mariehamn, er i Aar kommet først af Skibsrederens ti store Sejlskibe, som sejler Korn fra Australien til europæiske Havne. Det gik fra Port Victoria den 17. Februar og naaede London den 16. Maj.

Liget af Yngstemanden laa i Kahytten

Under en Storm i Oktober sidste Aar forliste Kutteren »Nordlyset« af Skagen i Farvandet ud for Hirtshals. Dens Vrag er nu slæbt ind til Hirtshals Havn, hvor det forleden blev sat paa Bedding, og ved en Undersøgelse fandt man i Kahytten Liget af Kutterens Yngstemand, den 21-aarige Chr. Kaj Rasmussen, Søn af Arbejdsmand Laur. Rasmussen, Tversted. Kutterens Fører var Skipper Fage-Larsen, Skagen, og om Bord var tillige Skipperens Broder, men de er blevet slaet over Bord, da Forliset skete, og deres Lig er ikke fundet.

Prøvetur

Fra Burmeister & Wains Værft afholdes Torsdag Prøvetur med Nybygning Nr. 637, Motorskibet »Høegh Silvercrest«.

Skibet er bygget til Skibsreder Leif Høegh, Oslo, og er bestemt til Fragtart. Det er bygget til Lloyd's Registers Klasse X 1000 A. 1. og er af »open shelterdeck« Typen. Det har desuden komfortable Kamre og Indretning for et mindre Antal Passagerer.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 430'—0" × 58'—0" × 37'—6" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 9300 Tons d.w. Skibet drives frem af een 8-cylindret tolakts, dobbeltvirkende Burmeister & Wain Dieselmotor, der vil kunne udvikle ca. 5500 I.H.K., og som paa Prøveturen gav Skibet en Fart af 15½ Knob.

I Prøveturen deltog Skibsreder Leif Høegh samt Repræsentanter for Rederiet og Værftet.

Eksamensresultater

Ved de i Juni—Juli 1938 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til Motorpasserprøven mødte 21 Eksaminander, hvoraf 19 bestod.

Til Maskinpasserprøven mødte 1 Eksaminand, som bestod.

Til Den almindelige Maskinisteksamen mødte 59 Eksaminander, hvoraf 54 bestod.

Til den udvidede Maskinisteksamens Hjælpfag mødte 44 Eksaminander, som alle bestod, Maskinfag mødte 38 Eksaminander, som alle bestod, Elektrotekniske Fag mødte 39 Eksaminander, som alle bestod.

Til Elektroinstallatør-Prøven for Maskinister mødte 57 Eksaminander, hvoraf 43 bestod.

Trange Tider for Fiskerne

Fiskeridirektoratet oplyser, at for Øernes Distrikt gav Fiskeriet i Juni Maaned overall et meget ringe Udbytte. Overallt var Dagsfangsterne smaa. Fangsterne har i mange Tilfælde ikke kunnet dække Driftsudgifterne, selv om der blev arbejdet intensivt fra Morgens til Aften.

Oplægningerne

Oplægningstallet Tirsdag 19. Juli viste en lille Nedgang og var paa 34 Skibe med 47.429 BRT., 71.336 Tons d.w. mod i forrige Uge 36 Skibe paa ialt 50.475 BRT. og 75.519 Tons d.w.

»Normandiet« opbragt

Dansk-fransk Dampskibsselskabs Damper »Normandiet« har nu ogsaa været udsat for Opbringelse af Franco i Ceuta Havn. Det hele varede dog kun nogle Timer, saa blev Skibet paany frigivet.

Farlig Situation i Aarhus Havn

Skoleskibet »Georg Stage« indkom Mandag i Aarhus Havn.

Da Skibet skulde lægge ind til 10 Meter Kajen, forarsagede det en Del Havari paa to Stenfiskefartøjer »Juno« af Aarhus og »Alf« af Stege, der laa ved Siden af hinanden i Havnen. Vindpresset i Skoleskibets store Rig resulterede i, at dets Stævn først knuste »Juno«s Bøvspryd og derefter den ene David og Skibsbaad paa »Alf«.

Umiddelbart derefter opstod der ligeledes under Anløbet en farlig Situation, idet »Georg Stage«s 10-Mands Baad, der var paa Vej over med Trosserne, var i Fare for at blive knust mellem »Georg Stage«s Skrog og Stenbolværket. I sidste Øjeblik reddede de 10 Mand, der var ombord sig op paa Kajen, og det lykkedes Havnens Mandskab at faa Baaden skubbet væk.

SAXKJØBING

HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING
SAXKJØBING
DANMARK
TELEFON Nr. 184 & 802 TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG
TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
SVENDBORG
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT
Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen

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

PERSONALIA**Skibsreder Chr. Hannevig sen. død.**

Den kendte gamle norske Skibsreder *Chr. Hannevig* er død, 86 Aar gammel. I næsten to Menneskealdr har han spillet en fremtrædende Rolle indenfor norsk Skibsfart.

Hannevig, der til Tider var Reder for 18—20 Sejlskibe, var en særpræget Personlighed. Det er hans Søn, *Chr. Hannevig jun.*, der har den store Erstatningssag mod Amerika løbende. Gamle Skibsreder Hannevig gik til Søs for 70 Aar siden og indtil højt op i Aarene ledede han sit store Selskab, der i Tidens Løb har været udsat for stærke Storme, Opgangs- og Nedgangsperioder, men den gamle Hannevig tog det allesammen med og red alle Storme af. Han havde, efter at have trukket sig tilbage, en Tid boet i Danmark men flyttede saa til Oslo, hvor han tilbragte sine sidste Aar.

Dødsfald

Tidligere Skibsfører *M. Lockenwitz*, Bogo, er afgaaet ved Døden, 63 Aar gammel.

Skibsreder *A. Andersen*, Rødbyhavn, er død, 82 Aar gammel.

Fra sine tidligste Aar har Skibsreder Andersen tilhørt Sømandsstanden. Kun 14 Aar kom han til Søs, og i 1876 tog han Styrmandseksamen i Svendborg. Han for

derefter paa Langfart med de store Sejlere, inden han traadte ind i C. K. Hansens Rederi.

Efter at være gaaet i Land, traadte han ind i Rederivirksomhed. Skibsreder Andersen var en af de første, som fik Øjnene op for Automobilfærgernes Betydning. I 1918 aabnede han Gaabense—Masnedsund Færgefarlen — en Virksomhed, der gik udmærket, indtil Storstrømsbroen kom.

Flv. Skibsfører *Chr. Kroman Hansen*, Marstal, er død, 84 Aar gl.

Han var i sin Tid gennem mange Aar Ejer og Fører af Skonnert »Malfridur«, som han solgte under Krigen, hvorefter han flyttede til Korsør. Senere vendte Kroman Hansen tilbage til Marstal.

80 Aar

Kaptajn *C. C. Gadeberg*, fylder den 10. August 80 Aar. Kaptajn Gadeberg var i mange Aar Havnefoged i Vejle, hvor han stadig er bosiddende.

70 Aar

Tidligere Fører i De Danske Sukkerfabriker, Kaptajn *C. Jungemann*, fylder den 6. August 70 Aar. Kaptajn Jungemann sluttede Søen 1933.

50 Aar.

Den 7. August fylder Kaptajn *J. O. Petersen* 50 Aar. Kaptajn Petersen er Fører af S/S »Niels Finsen«, Dansk-Norsk Dampskibsselskab.

POSITIONSLISTE PR. 19. JULI 1938**A**

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aarø* afg. Port de Bouc 9.7. til Setubal.
s.s. *Aaro*, Bastrup, pass. Louisburg 16.7.
s.s. *Aase* pass. Gibraltar 8.9.
m.l. *Aase Mærsk* ank. Dunkirk 5.7.
s.s. *Absalon* afg. Methil 13.7.
m.s. *African Reefer* pass. Vest-Indien 8.7.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Dairen 15.7. hjg.
s.s. *Agnete* afg. Uuras 12.7.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Twillingate 11.7.
s.s. *Alabama* afg. Rotterdam 16.7. til River Plate.
s.s. *Alfa* afg. Berwick on Tweed 19.7.
s.s. *Alf* ank. Danzig 13.7.
s.s. *Algarve* afg. Bona 16.7. til Lissabon.
m.s. *Algier* afg. Antwerpen 9.7. til Alexandria.
m.s. *Almena* afg. New York 30.6. til Azue.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Aden 18.7. til Colombo udg.
s.s. *Alssund*, Hansen, afg. New York 16.7. til Montreal.
m.s. *American Reefer* afg. Los Angeles 16.7.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Kingston 18.7. til St. Thomas hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Lissabon 5.7.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Yokohama 12.7.
s.s. *Anna* ank. Trepport 17.7.
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Tientsin 15.7. udg.
s.s. *Anne* ank. Danzig 8.7.
m.s. *Argentina* ank. Rosario 17.7.
m.s. *Arizona* ank. Kbhvn. 17.7.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. aDanzig 5.7.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. Gibraltar 12.7. p. R. t. Havre.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Liverpool 15.7. hjg.
s.s. *Asko*, Hansen, ank. Lorient 17.7.
s.s. *Aslaug* ank. Burntisland 8.7.
m.s. *Asnæs* pass. Skagen 19.7.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Victoria B.C. 13.7.
s.s. *Astra* ank. Esbjerg 11.7.

s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Kbhvn. 13.7.
m.s. *Australian Reefer* pass. Cristobal 16.7.
m.s. *Australien*, Hansen, pass. Cupe of Good Hope 9.7. p. R. t. Las Palmas hjg.
s.s. *Avance* oplagt.

B

s.s. *Belgien* ank. Kbhvn. 12.7.
m.l. *Bente Mærsk* afg. Antwerp 9.7.
s.s. *Bergenhus* afg. Aalesund forv. 19.7. nordover.
s.s. *Bertha* pass. Gdynia 9.7.
s.s. *Bes* pass. Drogden 18.7.
s.s. *Betta* ank. Viborg 20.7.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Swansea 13.7. til London.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Gaspe 12.7.
s.s. *Birgitte* pass. Gibraltar 14.7.
s.s. *Birte*, Rasmussen, oplagt Kbhvn.
s.s. *Bodil* pass. Gibraltar 18.7.
s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt.
m.s. *Boringia*, Kolls, pass. Finisterre 19.7. p. R. t. Mar-seilles udg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Marseilles 15.7.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Bruges 18.7.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Goleborg 19.7.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Hull 29.6. til Buenos Aires.
s.s. *Britta* ank. Setubal 19.7.
s.s. *Broholm* ank. Antwerpen 19.7.
s.s. *Brasilien* ank. Helsingør 30.6.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Murmansk 18.7. til Rotterdam.
s.s. *Brynhild* afg. Halmstad 6.7. til Montreal.

C

m.s. *California* afg. Rio 11.7. til Teneriffa.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 12.7.
m.s. *Candian Reefer* afg. Los Angeles 14.7.
s.s. *Carmen* pass. Gibraltar 17.7.
m.l. *Caroline Mærsk* pass. San Miguel 5.7.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

19.7.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEWYORK	456,00	AMSTERDAM	260,80
BERLIN	183,10	STOCKHOLM	116,65
PARIS	12,70	OSLO	112,70
ANTWERPEN	77,10	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	104,40	PRAG	15,90
ROM	24,20	WARSAWA	80,15

s.s. *Charkow* ank. Antwerpen 19.7.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Seikostin 6.7.
 m. *Chilean Reefer* pass. Mona 14.7.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Singapore 19.7. hjg.
 s.s. *Christiansborg* ank. Kbhvn. 21.6.
 m.s. *Chr. Holm* afg. Campana 5.7. til Talara.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Gdynia 30.6.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, pass. 58° 07' N. — 14° 08' V. p.R.t.
 Cape Race.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Bandholm 13.7.
 s.s. *Clara*, Jensen, oplagt Kbhvn.
 m.s. *Columbia*, Broner, afg. Victoria B.C. 6.7.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Cornerbrook 2.7.
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Cape Race 9.7.

D

s.s. *Dagmar* ank. London 19.7.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Kbhvn. 19.7. til Stockholm.
 s.s. *Dagmar* afg. Gibraltar 16.7.
 m.s. *Danmark* i North Shields for Reparation.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Beyrouth 15.7. til Rotterdam
 hjg.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Nordenham 17.7.
 s.s. *Delaware* afg. New York 5.7. til Oslo.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. St. Lorenzo 11.7.
 s.s. *Ebro* afg. Antwerpen 16.7. til Casablanca.
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Garston 10.7.
 s.s. *Effie Mærsk* pass. Ushant 13.7.
 s.s. *Egholm* ank. Mersin 17.7.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Ushant 19.7.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Lissabon 26.6.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Danzig 17.7.
 s.s. *Elisabeth* afg. Teignmouth 12.7. til Egersund.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Cornerbrook 2.7.
 s.s. *Ellen* afg. Blyth 14.7.
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 4.6.
 s.s. *Else* ank. Uleåborg 17.7.
 s.s. *Emanuel* afg. Mostyn 14.7. til Halifax, Nova Scotia.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Swansea 11.7.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Suez 10.7. til Bahrein.
 s.s. *Energi* afg. Gdynia 14.7. til Archangel.
 s.s. *England*, Stengade, pass. Brunsbüttel 17.7. p. R. t.
 Boulogne s/M.
 s.s. *Enigheden* oplagt.
 s.s. *Erik Boye* ank. Kbhvn. 5.7.
 s.s. *Erna* afg. Waskloth 19.7.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 14.7.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. W. Hartlepool 16.7. til Goole.
 s.s. *Ester* afg. Nice 16.7.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Klaipeda 19.7.
 s.s. *Estrid* ank. Rio de Janeiro 8.7.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. La Libertá 15.7. til Los Angeles udg.

F

s.s. *Fano*, Korff, oplagt.
 m.v. *Fano* afg. Sables délonne 12.7.
 s.s. *Finland* afg. Aalborg 14.7.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 16.7.
 s.s. *Flynderborg* ank. Kbhvn. 2.7.
 s.s. *Frankrig* afg. Burntisland 11.7.
 s.s. *Fredensborg* ank. West Hartlepool 17.7.
 s.s. *Frederiksberg* ank. Egedesminde 16.7.
 s.s. *Freya* ank. Poole 7.7.
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 15.7.
 s.s. *Frode* afg. Göteborg 4.7. til Portland, Me.
 s.s. *Fylla* ank. Tyne 12.7.

G

s.s. *Georgia* afg. Neufahrwasser 16.7. til Santos.
 s.s. *Gerda* pass. Dungeness 19.7.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Rouen 10.7.
 s.s. *Gerd* ank. Hampton Rds. 10.7.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Los Angeles 13.7.
 s.s. *Gorm* ank. Frederikshavn 17.7.
 s.s. *Grete* afg. Fort de France 6.7.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Hampton Rds. 11.7. til Panama Canal.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* ank. Tyne.

s.s. *Gudrun* pass. Brunsbüttel 14.7.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Manila 6.7. til Suez.
 s.s. *Gunhild* ank. Antwerp 9.7.
 s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Skagen 10.7.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Hongkong 4.6.
 s.s. *Gyda* afg. New York 6.7.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Bordeaux 15.7.
 s.s. *Haldan* afg. La Palice 18.7. til Le Havre.
 s.s. *Holland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* ank. Danzig 12.7.
 s.s. *Hans*, From, afg. Odense 20.7.
 s.s. *Hans Broge* afg. Nørresundby 14.7.
 s.s. *Hans Mærsk* pass. Spurn Hd. 15.7.
 s.s. *Harald* afg. Kbhvn. 19.7. til Manchester.
 s.s. *Harriet* afg. Gdynia 16.7.
 s.s. *Helene* afg. Kemi 16.7.
 s.s. *Helga* afg. New York 16.7.
 m.s. *Helvig* afg. Piræus 6.7. til Istanbul.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Houston 4.7.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Ymuiden 14.7.
 m.s. *Herdis* ank. Kbhvn. 25.6.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Aalborg 6.7.
 s.s. *Hindsholm* afg. Swansea 18.7. til Kbhvn.
 s.s. *Holland* ank. Kbhvn. 19.7.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Finisterre 19.7. p. R. t. Genoa
 udg.
 s.s. *Inga*, Jensen, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Danzig 13.7.
 s.s. *Inger Toft* afg. Barry 18.7.
 s.s. *Inger* ank. Bilbao 17.7.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Ushant 17.7.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Grangemouth 13.7. til Monte-
 video.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Kbhvn. 18.7.
 s.s. *Ivar* afg. New York 19.7. til Oslo.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 18.7.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Glasgow 14.7.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Carvo 3.7.
 s.s. *Jan*, Jensen, oplagt Kbhvn.
 m.s. *Java*, Christensen, ank. Hamburg 19.7. hjg.
 s.s. *Jenny* ank. Tønsberg 14.7.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Dieppe 18.6. til Twillingate.
 s.s. *Johanne* afg. Luleå 19.7.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Antwerp 14.7.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 18.7.
 m.s. *Jonna* afg. Havre 19.7.
 s.s. *Juliane* ank. Port Lyautey 9.7.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Colombo 19.7. til Aden hjg.
 s.s. *Jutta* ank. Toppila 19.7.
 s.s. *Jytte* afg. Aabenraa 13.7. til Danzig.
 s.s. *Jegersborg* ank. Køge 11.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Kalu*, Brockmann, ank. Helsingør 16.7.
 s.s. *Karen Toft* ank. Setubal 18.7.
 s.s. *Karen* pass. Brunsbüttel 13.7.
 s.s. *Karla* ank. Manchester 17.7.
 s.s. *Katholm* ank. Gdynia 16.7.
 m.t. *Katrine Mærsk* pass. Bermuda 22.6.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Hammershus 9.7.
 s.s. *Kentucky* afg. New Orleans 18.7. til Houston.
 s.s. *Kirsten* afg. Cork 11.7.
 s.s. *Kirsten Mærsk* pass. Dover 13.7.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Port Talbot 14.7.
 s.s. *Knud* ank. Kbhvn. 16.7.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco,
 Los Angeles og Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 9.7. til Burntisland.
 s.s. *Knut* ank. Malmø 11.7.
 s.s. *Kongea* ank. Antwerpen.

L

s.s. *Laila* pass. Cristobal 9.7.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Marscilles 19.7. til London
 hjg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* ank. Svendborg 13.7.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Port de Bouc 6.7. til Saffi.
 s.s. *Lica Mærsk* pass. Aden 7.7.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Kalix 4.7. til Alexandria.
 s.s. *Lilian* ank. Nice 17.7.
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 2.7.
 s.s. *Lily* afg. Frederikshavn 13.7. til Avonmouth.
 s.s. *Linda* afg. Bayonne 19.7.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Rotterdam 18.7.
 s.s. *Lotta* ank. Koivisto 14.7.
 s.s. *Lotte* afg. Shields 14.7.
 m.s. *Louisiana* ank. Malmø 18.7.

m.s. *Lundby* afg. Barbades 6.7. til Montreal.
s.s. *Lynæs* pass. South End 18.7.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Quebec 29.6.
s.s. *Magnus* dokker i Frederikshavn.
s.s. *Maja* ank. Hull 18.7.
m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. La Rochelle Pallice 16.7. hjg.
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Bordeaux 19.7.
m.s. *Marchen Mærsk* ank. New York 8.7.
s.s. *Margit*, Johansen, pass. Skagen 18.7. p. R. t. Kbhvn.
s.s. *Margrete* afg. Portsmouth 12.7.
s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 17.7.
s.s. *Marianne* ank. Visby 13.7.
m.t. *Marie Mærsk* pass. Prawle Pt. 12.7.
s.s. *Marie Toft* pass. Finisterre 16.7.
s.s. *Marna* afg. Tocopilla 15.7.
m.s. *Marocco* afg. Marseille 18.7. til Genua.
s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Trångsund 12.7.
s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Hamburg 19.7. til Newcastle.
s.s. *Marx* pass. Helsingør 12.7.
s.s. *Maryland* ank. Frederikshavn 6.7.
s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Port Said 8.7.
m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Bangkok 12.7.
s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 8.7. til Antwerpen.
s.s. *Michael Jebsen* afg. Hongkong 1.6. til Swatow.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Helsingborg 15.7.
s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.
s.s. *Najaden* ank. Rochester 16.7.
s.s. *Nancy* pass. Gibraltar 18.7.
s.s. *Nerma* afg. Pomaron 17.7.
s.s. *Nevada* ank. Rosario 17.7.
m.s. *Niel Mærsk* ank. Manila 8.7.
s.s. *Niels R. Finsen* pass. Finisterre 13.7. p. R. t. Dublin.
s.s. *Niobe* ank. Casablanca 19.7.
s.s. *Norco* oplagt.
m.s. *Nordbo* ank. Yokohama 27.6.
s.s. *Nordborg* ank. Philippeville 17.7.
s.s. *Nordby* ank. Kbhvn. 6.7.
m.s. *Norden* afg. Christobal 22.6.
m.s. *Nordfarer* afg. Ballimore 2.7.
m.s. *Nordhavet* pass. Mumbles 6.7. p. R. t. La Plata.
m.s. *Nordhval* ank. Calcutta 1.7.
m.s. *Nordkap* ank. New York 2.7.
s.s. *Nordlys* afg. Gibraltar 8.9.
m.s. *Nordpol* ank. Yokohama 27.6.
m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. New Orleans 1.7. til Carontes.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 19.7.
s.s. *Olga* afg. Ymiuder 11.7. til London.
m.s. *Olga S.* afg. New York 8.7.
s.s. *Oluf Mærsk* afg. Danzig 9.7.
m.s. *Olympia*, Lorentzen, forv. afg. Demerara 17.7.
m.s. *Oregon* ank. Santos 13.7.
s.s. *Orion* afg. Gravesend 14.7.
s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Tyne 16.7.
s.s. *Otto Petersen* ank. Caranto 11.7.
s.s. *Ove Toft* ank. London 18.7.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Helsingør 12.7.
s.s. *P. N. Dam* afg. Quebec 29.6. til Norge.
m.s. *Panama*, Juul Christensen, pass. Cape Leuwin 19.7. p. R. t. Cebu hjg.
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Julianehaab 16.7.
s.s. *Paula* ank. Pugwash 12.7.
m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 18.7.
s.s. *Peter Lassen* i Rutebart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
m.s. *Peter Mærsk* afg. San Pedro 1.7.
s.s. *Pia* pass. Gedser 13.7.
s.s. *Polly* pass. Dover 12.7.
s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Danzig 3.7.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Antwerpen 9.7.
s.s. *Randa* ank. Sete 18.7.
s.s. *Riga* ank. Nordenham 17.7.
s.s. *Rigmor* afg. Gdynia 13.7.
s.s. *Rikke* pass. Dungeness 12.7.
s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 18.7.
s.s. *Robert* ank. Bordeaux 12.7.

m.s. *Robert Mærsk* ank. Philadelphia 15.7.
s.s. *Rosenborg* ank. Danzig 14.7.

S

s.s. *Saga* afg. Drammen 18.7. til Randers.
m.s. *Sally Mærsk* afg. N. Waterweg 12.7.
s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Dakar 16.9. til Bordeaux.
s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Antwerpen 17.7.
s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Amsterdam 17.7.
s.s. *Seine* ank. Danzig 18.7.
s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Mulgrave 14.7. til Preston.
s.s. *Selma* afg. Gdynia 18.7.
s.s. *Sessa* afg. Havana 15.7.
m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Minikoi 14.7. p. R. t. Singapore udg.
s.s. *Signe* pass. Gibraltar 9.7.
s.s. *Sigrid* afg. Narvik 9.7.
s.s. *Silkeborg* ank. Aalborg 17.7.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Liverpool 14.7.
s.s. *Skagen* afg. Trångsund 15.7.
s.s. *Skagerak* ank. Kotka 10.7.
s.s. *Skandia* afg. Aruba 14.7. til Stockholm.
s.s. *Skjold* ank. Dunkirk 17.7.
s.s. *Skodsborg* ank. Casablanca 17.7.
s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 19.7. til Gdynia og Danzig.
s.s. *Sonja Mærsk* pass. Dunnet Hd. 6.7. vestg.
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Fredericia 13.7.
s.s. *Sophie* pass. Hanstholm 10.7.
s.s. *Susan Mærsk* ank. St. Johns Nfl. 2.7.
s.s. *Stadion II* afg. Stettin 19.7. til Kbhvn.
s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 30° N. — 29° V. 15.7. p. R. t. Hampton Road.
s.s. *Stella* afg. Savona 19.7.
m.s. *Stensby* afg. Vancouver 7.7. til Trinidad.
m.s. *Stjerneborg* afg. Yawata 18.7.
s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Kbhvn. 16.7.
s.s. *Svanhild* afg. Aalborg 9.7. til New York.
s.s. *Svend Pii* ank. Nyborg 12.7.
s.s. *Soborg* ank. Vejle 17.7.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Manchester 14.7.
m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Fremantle 10.7.
s.s. *Tanja* afg. Sevilla 17.7.
m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Dairen 1.7.
s.s. *Tonny*, Schrøder, pass. Helsingør 20.7.
s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Selby 20.7.
s.s. *Tekla* afg. Danzig 12.7. til Bordeaux.
s.s. *Tennessee* afg. St. Vincent 16.7. til Madeira.
m.s. *Thyra S.* pass. Dungeness 13.7.
s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 18.7.
s.s. *Tove* pass. Skagen 7.7.
s.s. *Tovetli*, Bang, afg. Prinzapolka 17.7.
s.s. *Transporter* ank. Burntisland 7.7.
s.s. *Trio*, Svane, pass. Helsingør 20.7.
s.s. *Trondhjem* ank. Kbhvn. 17.7.
s.s. *Tula* afg. Algier 15.7. til Antwerpen.
m.s. *Tunis* ank. Kbhvn. 16.7.
m.s. *Tureby* ank. New York 13.7.

U

s.s. *Ulla* pass. Teneriffe 12.7.
s.s. *Ulrik Holm* pass. Dunnet Hd. 24.6. vestg.
s.s. *Uranienborg* afg. Houston 15.7.

V

s.s. *Valborg* pass. Skagen 14.7.
s.s. *Vendia*, Lund, ank. Odense 17.7.
s.s. *Venus* ank. Bergen 4.7.
s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
s.s. *Viborg* afg. Boucau 18.7.
s.s. *Viola* pass. Skagen 14.7.
s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 10.7. til River Plate.
s.s. *Vitus Bering* i Rutebart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Adelaide 18.7.
s.s. *Wilh. Colding* pass. Hirtshals 13.7.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Seaham 15.7.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 19.7. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftet«

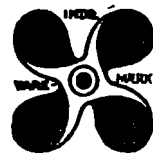
Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
 Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmæld"
 Amaliegade 36



Brug **Holzappel's**
International
 Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
 DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon **5601**. København S.
 Amager **1483**.

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



Weiolin Skibsfarver

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK

TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
 Telefon: 9246

Telegramadr.:
 MONTANAKUL

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687



TOLDBODVEJ 22
 KØBENHAVN
 K.

TELEFON 1408
 TELEGRAM-ADR.:
 AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**Toldbodens Motorfærge og
 Transportforretning**

N. P. Winding (Først. Skibsfører)

anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til
 Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,
 Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers

Agents of regular lines

Telegrams:
 Vinkco

ROTTERDAM

Telephones:
 24380 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp



Det populære
 Jar

TUBORG LAGER ØL
TUBORG PILSNER

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. %

SKIBSMÆGLERE
 BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 20. Juli 1938.

Nr. 29.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 18, København K.

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

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 330. *Rudkøbing Løb.* Maalestok: 1 : 15 000. Specialkort: *Rudkøbing Havn.* Maalestok: 1 : 6 000. Pris: Kr. 3 00.
Annulleret: Kort Nr. 302. *Rudkøbing Løb.*

1. Østersøen.

2124. (T). Danmark. Hjølm Bugt. Flaadeøvelser. Advarsel.

Flaadeøvelser vil blive afholdt fra Solnedgang til Solopgang Nætterne mellem den 10. og 11. og mellem 11. og 12. August d. A. i *Hjølm* Bugt.

Farvandet udenfor 10 m-Kurven begrænset af Breddeparallellen $54^{\circ} 54' N.$ og Meridianerne $12^{\circ} 19' E.$ og $12^{\circ} 31' E.$

Al Sejlads indenfor det nævnte Farvandsafsnit er forbudt i de anførte Tidsrum.

Sejlads til og fra *Klintholm* Havn skal finde Sted inden for 10 m-Kurven. De tilstedeværende Orlogsskibe er bemyndiget til at fjerne Skibe og Fartøjer, der ikke retter sig efter det givne Forbud. Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forbudet, medfører fuldt Erstatningsansvar.

Det skal endvidere alvorligt henstilles, at det i det nævnte Tidsrum saavidt muligt undgaas at have faststaaende eller svajende Fiskeredskaber staaende i det paagældende Farvandsafsnit, ligesom Afmærkning af Bundgarnspøle indskærpes. For Skade paa Fiskeredskaber m. v., der maatte indtræde som Følge af Tilsidesættelse af ovennævnte Advarsel, er vedkommende Fiskere selv ansvarlige, og Fiskerne vil blive draget til Ansvar for Skader, som de — ligeledes ved Tilsidesættelse af Advarslen — maatte tilføje Søværnets Fartøjer og Materiel.

2125. Sverige S.-Kyst. Karlskrona. Radiomast opført.

(U. f. s. Nr. 28/2040. Stockholm 1938.)

Ved *Karlskrona* Radiostation er paa *Tyska Bryggareberget* paa $56^{\circ} 10' 26'' N.$ $15^{\circ} 36' 16'' E.$ opført en 50 m høj Radiomast, forsynet med 4 Lanterner, der viser rødt, fast Lys, 2 paa Toppen af Masten og 2 paa c. $\frac{1}{3}$ af Mastens Højde regnet fra Toppen.

(E. f. S. Nr. 39/3029 1937. Kort Nr. 280 og 269.)

- 2126. Sverige. Hävrings Fyrskib genudlagt.**
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Hävrings* paa c. 58° 33' N. 17° 31' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 23/1726 1938.)
- 2127. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 28/2100. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Östra Finngrundsbanken c. 60° 55' N. 18° 27' E. *Västra Finngrundsbanken* c. 60° 59' N. 18° 03' E.
(E. f. S. Nr. 52/4022 1937.)
- 2128. (P). Finland. Bottniske Bugt. Kemi. Lys- og Klokketønde udlægges.**
(U. f. s. Nr. 19/555. Helsingfors 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid udlægges paa 65° 04' 08" N. 24° 19' 38" E. en sort- og hvidmalet Lys- og Klokketønde, *Kemi*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 4^s, Blink 0,3^s, Mørke 0,8^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,6^s.
- 2129. Finland. Bottniske Bugt. Tauvo. Indløbet til Raahé. Nyt Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 19/554. Helsingfors 1938.)
Paa *Tauvo* Baake paa 64° 48' 56" N. 24° 32' 41" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, Blink 2^s, Mørke 4^s. Flammens Højde: 34 m. Synsvidde: 16,8 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 11° til c. 191°.
(E. f. S. Nr. 25/1858 1938.)
- 2130. Finland. Bottniske Bugt. Storö—Björkholms Lasteplads—Hellnäs. Sømærke udlagt.**
(U. f. s. Nr. 19/556. Helsingfors 1938.)
En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa 63° 19' 22" N. 22° 15' 04" E.
- 2131. Estland. Finske Bugt. Papon Vig (Hara Bugt). Grund afmærket.**
(N. t. M. Nr. 4/20. Tallinn 1938.)
En rød Spirtønde med rød Ballon er udlagt ved 11 m Grunden paa c. 59° 39' N. 25° 36',2 E.
(Kort Nr. 276.)
- 2132. (P). Estland. Finske Bugt. Prangli. Nyt Fyr tændes.**
(N. t. M. Nr. 4/21. Tallinn 1938.)
I Løbet af Efteraaret 1938 tændes paa Hovedet af Fiskerihavnens Mole paa c. 59° 38',3 N. 25° 01' E. et Fyr, der skal vise rødt Et-Blink.
(Kort Nr. 276.)
- 2133. (T). Estland. Finske Bugt. Fyrskibet Tallinn ombyttes midlertidig.**
(N. t. M. Nr. 4/18. Tallinn 1938.)
Fyrskibet *Tallinn* paa c. 59° 43',3 N. 24° 43',5 E. vil uden nærmere Meddelelse i Tiden fra den 1. August til c. den 15. August d. A. midlertidig blive ombyttet med Reservefyrskibet *Reserv*, der viser samme Fyrkarakter. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver 30^s, Stød 5^s, Pause 25^s.
- 2134. (T). Estland. Finske Bugt. Fyrskibet Hiiumadal ombyttes midlertidig.**
(N. t. M. Nr. 4/19. Tallinn 1938.)
Fyrskibet *Hiiumadal* paa c. 59° 05',5 N. 22° 12',2 E. vil uden nærmere Meddelelse i Tiden fra c. den 15. August til c. den 1. September d. A. midlertidig blive ombyttet med Reservefyrskibet *Reserv*, der viser samme Fyrkarakter. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver 30^s, Stød 5^s, Pause 25^s.
- 2135. (T). Polen. Danzig Bugt. Jastarnia. Midlertidigt Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. XIII/219. Warszawa 1938.)
Paa 54° 42' 07" N. 18° 41' 13" E. er midlertidigt tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 4^s, Blink 0,3^s, Mørke 0,6^s, Blink 0,3^s, Mørke 0,6^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,9^s. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 4 Sm.
(Kort Nr. 269.)

(Se Tillæg.)

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

2136. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 14. Juli d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,7 m i E.-Siden af Renden, 5,8 m i Midten af Renden og 5,1 m i W.-Siden af Renden.
c. 54° 52' N. 12° 13¼' E.
(E. f. S. Nr. 20/1944 1938.)
2137. (T). Danmark. Store-Bælt. Kerteminde Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 16. August—17. August d. A., begge Dage inklusive, i *Kerteminde Bugt* m. v.
Skydepladsen begrænses af *Fyns Kyst*, Breddeparallelens gennem *Stavreshoved* og af Meridianen 10° 48' E.
Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.
2138. Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund. Lys- og Fløjtetønde atter i Orden. Lys- og Fløjtetønden *Vengeancegrund* paa c. 55° 12' N. 11° 06' E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 28/2121 1938.)
2139. Danmark. Store-Bælt. Langeland W.-Kyst. Dagelekket Havn. Dybde aftaget. Oplysning om Lodsning.
1. Vanddybden i Sejlrenden og i Havnebassinet er aftaget til 3,0 m.
2. Havnefogeden lodser ikke mere til og fra Havnen.
c. 55° 03',8 N. 10° 52' E.
(Kort Nr. 221 og 299. Dansko Lods, Side 325, Tillæg Nr. 3, Side 50. Havnolods, Side 51.)
2140. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel. Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser med Gevær og Rekylgevær paa følgende Dage:
27. Juli, 5., 8.—11., 12.—13. og 15. August d. A.
Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/33 1938.
Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. 55° 10',8 N. 9° 38',8 E.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2141. (T). Danmark. Kattegat. Tisvilde—Liseleje. Skydning. Advarsel.
Mellem *Tisvilde Hegn* og *Liseleje* vil der i August og September d. A. blive foretaget Skarpskydning ud over Søen paa følgende Dage og Klokketæt:
- | | |
|-----------------------------|--------------------|
| Den 5.—6. og 8. August | fra Kl. 0800—1600. |
| — 9. | - - 0800—1500. |
| — 10.—13. | - - 0800—1600. |
| — 15.—19. | - - 0800—1600. |
| — 20. | - - 0800—1500. |
| — 22.—24. | - - 0800—1600. |
| — 25. | - - 0800—1500. |
| — 26.—27. og 29.—30. August | - - 0800—1600. |
| — 31. August—3. September | - - 0800—1600. |
| — 5.—11. September | - - 0800—1600. |
- Paa ovennævnte Dage er i det angivne Tidsrum Farvandet N. for Skydepladsen spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 3500 m fra Kysten.

3 Vagere med rødt Flag med hvid Spuns vil saavidt muligt i hele Øvelsesperioden være udlagt i Farvandet ud for Skydepladsen i c. 3500 m Afstand fra Land, 1 omtrent N. for *Liseleje* Havn, 1 midt for *Overdrevet* og 1 omtrent NW. for *Brantebjerg*.

En Time før Skydningens Begyndelse hejses et rødt Flag med hvid Spuns paa hver af 4 Flagstænger, der staar: 1) c. 900 m E. for *Liseleje*, c. 800 m fra Kysten, 2) i Kystrevlen c. 600 m NNE. for *Liseleje*, 3) c. 900 m SW. for Stængehuset (i den W.-lige Ende af *Tisvilde Hegn*) c. 800 m fra Kysten og 4) i Klitrækken c. 600 m WNW. for *Brantebjerg*.

Flagene nedhales umiddelbart efter Skydningens Ophør.

Bekendtgørelse om Aflysning af Terrænet og det paagældende Farvand bliver udstedt af Politimestrene i *Frederikssund* og *Hillerød*.

Tisvilde Hegn: c. 56° 03' N. 12° 03' E.

2142. (T). Danmark. Limfjorden. Nibe Havn. Oprensning af Sejlløbet. Advarsel.

1. Under Henviisning til E. f. S. Nr. 19/1479 1938 meddeles, at Oprensningen af Indsejlingsrenden til *Nibe* Havn til 4,1 m er paabegyndt og ventes tilendebragt i Løbet af ca. 3 Uger.

2. Det er forbudt Fiskere og andre at fortøje Baade og Hyttetfadde ved de i Sejlrenden værende Bøjer, da disse nu er forankret ved Sten.

Nibe: c. 56° 59' N. 9° 38' E.

(E. f. S. Nr. 19/1479 1938. Havnelods, Side 146.)

2143. Sverige. Skagerrak. Persgrunden. Sømærke genudlagt.

(U. f. s. Nr. 28/2044. Stockholm 1938.)

Den sorte Stage med 2 Balloner N. for *Persgrunden* (2 m) paa c. 58° 42',8 N. 10° 52',2 E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 24/1794 1938.)

2144. Norge. Skagerrak. Indløbet til Arendal. Lille Torungen Fyr. Ny Lysvinkel.

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1938.)

I *Lille Torungen* Fyr paa c. 58° 24',6 N. 8° 48',1 E. er indlagt en rød Lysvinkel mellem Pejlingerne 154° og 159°.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2145. Norge. Lysneset. Tønsnes Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Tønsnes* Fyr paa c. 69° 44',0 N. 19° 06',1 E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pejl. fra 8° til 153°. | 4. Grønt i Pejl. fra 178° til 207°. |
| 2. Rødt i — - 153° - 168°. | 5. Hvidt i — - 207° - 212°. |
| 3. Hvidt i — - 168° - 178°. | 6. Rødt i — - 212° - 222°. |

2146. Norge. Tromsøysundet. Skatøra Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1938.)

Lysevnen i *Skatøra* Fyr paa c. 69° 41',8 N. 19° 01',0 E. er forøget. Synsviddens er nu 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys. Lysvinklerne er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 183° til 189°. | 4. Hvidt i Pejl. fra 247° til 282°. |
| 2. Hvidt i — - 189° - 200°. | 5. Rødt i — - 282° - 331°. |
| 3. Rødt i — - 200° - 247°. | 6. Hvidt i — - 331° - 23°. |

2147. Norge. Eidsfjorden. Dragneset Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Dragneset* Fyr paa c. 68° 35',2 N. 14° 41',0 E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 56° til 63°. | 7. Hvidt i Pejl. fra 191° til 210°. |
| 2. Hvidt i — - 63° - 89°. | 8. Rødt i — - 210° - 252°. |
| 3. Rødt i — - 89° - 122°. | 9. Grønt i — - 252° - 255°. |
| 4. Hvidt i — - 122° - 130°. | 10. Rødt i — - 255° - 265°. |
| 5. Grønt i — - 130° - 183°. | 11. Hvidt i — - 265° - 275°. |
| 6. Rødt i — - 183° - 191°. | |

2148. Norge. Lurøy. Eggeløysa Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Eggeløysa Fyr* paa c. $66^{\circ} 23',7$ N. $12^{\circ} 45',9$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 314° til 324° .	7. Grønt i Pej. fra 164° til 167° .
2. Rødt i — - 324° - 31° .	8. Hvidt i — - 167° - 175° .
3. Grønt i — - 31° - 43° .	9. Rødt i — - 175° - 194° .
4. Hvidt i — - 43° - 58° .	10. Hvidt i — - 194° - 197° .
5. Rødt i — - 58° - 100° .	11. Grønt i — - 197° - 221° .
6. Hvidt i — - 100° - 164° .	

2149. Norge. Grandevika. Kjeungskjær Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1938.)

Den hvide Lysvinkel med En-Formærkelser mellem Pejlingerne 24° til 31° i *Kjeungskjær Fyr* paa c. $63^{\circ} 43',6$ N. $9^{\circ} 32',4$ E. er forandret til at vise grønt Lys med En-Formærkelser.

2150. Norge. Smøla. Singsundet Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1938.)

Lysevnen i *Singsundet Fyr* paa c. $63^{\circ} 31',0$ N. $7^{\circ} 57',0$ E. er forøget. Synsvidden er nu $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Lysvinklerne er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 32° til 55° .	4. Hvidt i Pej. fra 71° til 141° .
2. Hvidt i — - 55° - 63° .	5. Grønt i — - 141° - 228° .
3. Grønt i — - 63° - 71° .	6. Rødt i — - 228° - 231° .

2151. Norge. Trondheimsloia. Børøyholmen Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Børøyholmen Fyr* paa c. $63^{\circ} 34',3$ N. $9^{\circ} 13',9$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

1.—8. Som før.	10. Grønt, fast i Pej. fra 38° til 57° .
9. Rødt, fast i Pej. fra 331° til 38° .	

2152. Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib genudlægges.

Den 24. Juli d. A. eller snarest derefter genudlægges uden nærmere Meddelelse Fyrskibet *Vyl* paa c. $55^{\circ} 22'$ N. $7^{\circ} 41'$ E. atter paa Station og den midlertidig udlagte Lys- og Fløjtetønde inddrages.

(E. f. S. Nr. 18/1356 1938.)

2153. Danmark. Graadyb Fyrskib genudlægges.

Den 21. Juli d. A. eller snarest derefter udlægges uden nærmere Meddelelser *Graadyb Fyrskib* paa c. $55^{\circ} 20'$ N. $8^{\circ} 05'$ E. Fyrskibet er paa Siderne paamalet *Graadyb*. Samtidig inddrages det paa Station *Graadyb* udlagte Reservefyrskib.

Fyrskibet *Graadyb* viser den for Station *Graadyb* bestemte Fyrkarakter: Hvidt Gruppe-Blink, 3-Blink hver 1 Min., Blink c. 5^s , Mørke c. 2^s , Blink c. 5^s , Mørke c. 2^s , Blink c. 2^s , Mørke c. 44^s , jfr. E. f. S. Nr. 16/1217 1938. Lysevne: c. $19,5$ Sm.

Sirenen Karakter er uforandret: 3-Stød hver 30 Sek.

Sirenen er midlertidig en roterende elektrisk Sirene med Tonehøjde c. 300 c/s.

Undervandstaagesignalet er indtil videre ude af Virksomhed.

Radiofyret er uforandret, idet den i E. f. S. Nr. 1/48 1938 omhandlede midlertidige Ændring af Sendetiderne er bortfaldet, jfr. E. f. S. Nr. 18/1396 1938, saaledes at Radiofyrets Sendetider herefter er 2 Min. hver 6 Min.

Klartvejrudsendingerne udsendes atter 2 Gange hver Time begyndende ved det 28. og 34. Min.

Karakteren for Radiofyret er iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 18/1396 1938.)

2154. Holland. Zoogat van Texel. Helder Rød. Palle findes ikke.

(B. a. Z. Nr. 155/1927. 's-Gravenhage 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1873 1938 meddeles, at den deri omtalte $7,4$ m Palle paa c. $52^{\circ} 59',2$ N. $4^{\circ} 47',2$ E. ikke eksisterer. Dybden paa nævnte Sted er 12 m. (E. f. S. Nr. 25/1873 1938.)

2155. Holland. Wester Schelde. Eendrachtspolder Ledefyr forandret.

(B. a. Z. Nr. 151/1859. 's-Gravenhage 1938.)

Eendrachtspolder Ledefyr er forandret, som følger:

a. Forfyret paa c. $51^{\circ} 21',_5$ N. $3^{\circ} 54'$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Synsvidde: 6,7 Sm for hvidt, 4,6 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Lysvinklerne er uforandret.

b. Bagfyret er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 5^s , Lys 4^s , Mørke 1^s . Synsvidde: 6 Sm. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

2156. England. Themsen. Medway Floden. Tønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 1472. London 1938.)

Den røde Spidstønde paa c. $51^{\circ} 26'$ N. $0^{\circ} 42'$ E., c. 0,18 Sm 259° fra *Port Victoria* Pier Fyr, er permanent inddraget.

2157. (T). England. Sunderland. Uddybning.

(N. t. M. Nr. 1354. London 1938.)

Indtil Udgangen af 1938 er to Uddybningsmaskiner i Arbejde i Havneindløbet mellem Inder- og Yderpiererne. En Suge-Uddybningsmaskine i Løbet og en Gravemaskine S. for Løbet.

Den største Forsigtighed skal udvises under Indsejling til eller Udsejling fra Haven og betids Advarsel skal gives med Sirene, da Gravemaskinen har Sidekæder tværs over Løbet.

Det er forbudt at ankre i Nærheden af Uddybningsmaskinerne.

c. $54^{\circ} 55'$ N. $1^{\circ} 21'$ W.

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

2158. (P). Frankrig. Le Havre Fyrskib. Taagesignal forandres midlertidigt.

(A. a. N. Nr. 27/1788. Paris 1938.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Le Havre* paa c. $49^{\circ} 31',_9$ N. $0^{\circ} 09',_{11}$ W. midlertidigt, som følger: 2 Stød hver 45^s , Stød 3^s , Pause 2^s , Stød 1^s , Pause 39^s .

2159. Frankrig. Ouessant. Vrag.

(A. a. N. Nr. 27/1789. Paris 1938.)

Vraget af en Damper, hvoraf Skorstenen er synlig, ligger sunket paa Grunden *Ar Rêdic* paa c. $48^{\circ} 25',_7$ N. $5^{\circ} 07',_5$ W., c. 3500 m 195° fra *Crêac'h* Semafor.

2160. England S.-Kyst. Portland Havn. Borearbejder fuldført.

(N. t. M. Nr. 1424. London 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 17/1288 1938 meddeles, at de deri omtalte Borearbejder er fuldført.

c. $50^{\circ} 34'$ N. $2^{\circ} 26'$ W.

(E. f. S. Nr. 17/1288 1938.)

2161. England S.-Kyst. Dartmouth Harbour. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1445. London 1938.)

Paa c. $50^{\circ} 21'$ N. $3^{\circ} 34'$ W., $0,24$ Sm 133° fra *Kingswear* forreste Ledefyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 11 m. Fyret er synligt i Pejlinger fra 107° til 112° .

2162. England W.-Kyst. Wales. Swansea Bugt. Port Talbot. Afmærkning flyttet.

(N. t. M. Nr. 1473. London 1938.)

1. Tønden ved Lossepladsen er flyttet $0,22$ Sm i Retningen 201° og ligger nu paa $51^{\circ} 33' 42''$ N. $3^{\circ} 49' 27''$ W.

2. Klokketønden er flyttet $0,35$ Sm i Retningen 242° og ligger nu paa $51^{\circ} 33' 55''$ N. $3^{\circ} 51' 36''$ W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2163. Frankrig. Ile de Groix. Taagesignal atter i Virksomhed.**
(A. a. N. Nr. 27/1781. Paris 1938.)
Pen-Men Taagesignal paa c. 47° 38',₈ N. 3° 30',₆ W. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 14/1047 1933.)
- 2164. Frankrig. Loire Munding. Le Grand Charpentier Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 26/1704. Paris 1938.)
Le Grand Charpentier Fyr paa c. 47° 12',₈ N. 2° 19',₁ W. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1,5^s, Blink 0,4^s, Mørke 1,1^s.
(E. f. S. Nr. 17/1296 1938.)
- 2165. Afrika W.-Kyst. Iles de Los. Blanche Island SW. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1451. London 1938.)
En Grund (Klippe) med 5,₉ m Vand er fundet paa c. 9° 26' N. 13° 47' W., 3,₆₂ Sm 119° fra Fyret paa S.-Enden af *Tamara Island*.
- 2166. Afrika W.-Kyst. Iles de Los. Mellakori Floden Indløb. Fløjtetønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 1451. London 1938.)
En sort Fløjtetønde er udlagt paa c. 9° 05' N. 13° 26' W., 6,₇₅ Sm 278° fra W.-Spidsen af *Sallatuk Point*.
- 2167. Afrika W.-Kyst. La Pointe Noire Bugt. Lystønde flyttet.**
(N. t. M. Nr. 1478. London 1938.)
Lystønden paa c. 4° 47' S. 11° 49' E. er flyttet c. 0,₂₅ Sm N. efter og ligger nu 0,₈₃ Sm 346° fra *Pointe Noire* Fyr med Formærkelser.
- 2168. Sydafrika. Simons Bay. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1410. London 1938.)
1. Den røde Spidstønde paa 34° 11' (30") S. 18° 27' (00") E., ved *Phoenix Shoal*, er ombyttet med en rød Stumptønde.
2. Den røde Spidstønde paa 34° 10' (30") S. 18° 27' (40") E., tæt N. for *Castor Rock*, er ombyttet med en rød Stumptønde med en Stage med Kurv.

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

- 2169. Honduras. Tela. Radiofyr Plads.**
(N. t. M. Nr. 23/1570. Washington 1938.)
Tela Radiofyr (HRC) er beliggende paa 15° 46' 12" S. 87° 26' 54" E.
- 2170. Venezuela. La Guaira Harbour. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1422. London 1938.)
Tønde Nr. 5 paa c. 10° 37' N. 66° 57' W., 100 m 270° fra Blinkfyret paa Hovedet af Bølgebryderen, er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s.
- 2171. (T). Venezuela. La Guaira Harbour. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 1465. London 1938.)
Fyret paa Molehovedet paa c. 10° 37' N. 66° 56' W. rapporteres at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s.
- 2172. Venezuela. Rio Pedernales Indløb. Oplysning.**
(N. t. M. Nr. 1457. London 1938.)
1. Følgende nye Fyr er tændt:
a. 1,₁ Sm 26° fra det hvide Blinkfyr paa c. 10° 04' N. 62° 09' W. Et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10^s. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 11 Sm. Hvid Tremmeværksbaake paa Pæleunderbygning med sort Stribe.

b. 0,₃ Sm 158° fra det i (a) nævnte Blinkfyr. Et Fyr, der viser rødt Lys med En-Formørkelser.

c. 1,₅ Sm 212° fra det i (a) nævnte Blinkfyr. Et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser.

d. 3,₀₅ Sm 221° fra det i (a) nævnte Blinkfyr. Et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser.

e. 4,₂ Sm 225° fra det i (a) nævnte Blinkfyr. Et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser.

2. Det hvide Blinkfyr paa c. 10° 04' N. 62° 09' W. er nedlagt.

2173. Fransk Guyana. Corosoni Rocks NW. Grund.

(N. t. M. Nr. 1430. London 1938.)

En Grund med 3,₂ m Vand ligger paa c. 5° 37' N. 53° 06' W., 16,₅ Sm 332° fra det hvide, faste Fyr i Nærheden af *Corosoni Rocks*.

2174. Fransk Guyana. Corosoni Rocks. Fyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 1456. London 1938.)

Fyret paa c. 5° 22' N. 52° 58' W., i Nærheden af *Corosoni Rocks*, er nedlagt.

2175. Fransk Guyana. L'Enfant Perdu. Fyrs Synsvide.

(N. t. M. Nr. 1456. London 1938.)

Fyret paa c. 5° 03' N. 52° 21' W. har en Synsvide paa 8 Sm.

2176. Fransk Guyana. Mahury Floden. Fyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 1456. London 1938.)

Det hvide, faste Fyr paa c. 4° 51' N. 52° 16' W. er nedlagt.

2177. Aruba. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 1466. London 1938.)

1. *Paarden Bay. Oranjestadt* Forfyr paa 12° 30' (40") N. 70° 02' (30") W. er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3^s.

2. *St. Nicholas Bay.*

a. Fyret paa 12° 25' (15") N. 69° 54' (35") W., c. 0,₇₅ Sm 317° fra *Indiaanskop* Fyr, er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 1^s.

b. Fyret c. 0,₀₈ Sm 14° fra (a) er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 1^s.

3. a. *Point Colorado* Fyrs Synsvide er forøget til 14 Sm. 12° 25' (30") N. 69° 52' (00") W.

b. *Noordpunt (North Point)* Fyrs Synsvide er forøget til 19 Sm. c. 12° 37' N. 70° 03' W.

2178. Curaçao. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 1466. London 1938.)

1. *Bullen Bay* Fyrs Synsvide er nedsat til 4 Sm. 12° 10' (45") N. 69° 01' (20") W.

2. *North Point* Fyrs Synsvide er nedsat til 12 Sm. c. 12° 23' N. 69° 10' W.

2179. Buen Ayre. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 1466. London 1938.)

a. *Boca Spelonk* Fyrs Synsvide er forøget til 15 Sm. c. 12° 13' N. 68° 12' W.

b. *North Point* Fyrs Synsvide er nedsat til 12 Sm. c. 12° 18' N. 68° 22' W.

2180. Brasilien. Pernambuco. Banco Inglez. Tønde inddraget.

(N. f. S. Nr. 28/3092. Berlin 1938.)

Den S.-lige røde Spidstønde paa c. 8° 03',₃ S. 34° 51',₃ W., ved Bankens W.-Side, er permanent inddraget.

2181. Brasilien. Rio S. Francisco do Norte. Tønder udlagt.

(A. a. N. Nr. XI/62. Rio de Janeiro 1938.)

1. En rød Tønde, *Mucury*, er udlagt 6,₅ Sm 352° fra *S. Francisco do Norte* Fyr.

2. En sort Tønde, *Ponta Grossa*, er udlagt 7,₆ Sm 344° fra *S. Francisco do Norte* Fyr.

3. En rød Tønde, *Ilha dos Bois*, er udlagt 9,₂ Sm 320° fra *S. Francisco do Norte* Fyr.

S. Francisco do Norte Fyr: c. 10° 31' S. 36° 24' W.

2182. **Brasilien. Porto de Antonina. Lage do Boião. Fyr ødelagt.**
(A. a. N. Nr. XII/65. Rio de Janeiro 1938.)
Lage do Boião Fyr paa c. 25° 27' S. 48° 41' W. er ødelagt, og Stedet er afmærket med en sort Tønde.
2183. **Brasilien. Rio Grande do Sul. Lagoa dos Patos. Lystønder forandret.**
(A. a. N. Nr. XI/60. Rio de Janeiro 1938.)
1. *Setia (Curva)* Lystønde paa c. 31° 50',₃ S. 52° 10',₅ W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,₅^s, Mørke 4,₅^s.
2. *S. Gonçalo* Lystønde paa c. 31° 47',₇ S. 52° 11',₂ W. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,₅^s, Mørke 4,₅^s.
2184. **Chilo. Bahia Concepcion Anduvning. Banke.**
(N. t. M. Nr. 1429. London 1938.)
En Banke med 40,₂ m Vand rapporteres at ligge paa 36° 24' 00" S. 73° 36' 48" W.
2185. **Equador. Guayaquil Bugt. Arenas Point Fyr. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 25/1732. Washington 1938.)
Flammens Højde i *Arenas Point* Fyr paa c. 3° 02' S. 80° 07' W. er 15 m. Synsvide: 12 Sm. Hvidt, firkantet Taarn.
2186. **Equador. Guayaquil Bugt. Española Point Fyr. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 25/1733. Washington 1938.)
Flammens Højde i *Española Point* Fyr paa c. 2° 47' S. 79° 55' W. er 40 m. Synsvide: 17 Sm. Hvidt, firkantet Taarn.
2187. **Equador. Guayaquil Bugt. Mandinga Point Fyr. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 25/1734. Washington 1938.)
Flammens Højde i *Mandinga Point* Fyr paa c. 2° 44' S. 79° 54' W. er 53 m. Synsvide: 18 Sm. Hvidt Taarn.
2188. **Equador. Cape San Lorenzo Fyr. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 25/1735. Washington 1938.)
Flammens Højde i *Cape San Lorenzo* Fyr paa c. 1° 03' S. 80° 55' W. er 130 m. Synsvide: 28 Sm. Hvidt Taarn.
2189. **Equador. Manta Bay Fyr. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 25/1736. Washington 1938.)
Flammens Højde i *Manta Bay* Fyr paa c. 0° 57' S. 80° 44' W. er 28 m. Synsvide: 15 Sm. Taarn paa Murstensunderbygning.
2190. **Equador. Caraquez Floden. Bellaca Point Fyr. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 25/1737. Washington 1938.)
Flammens Højde i *Bellaca Point* Fyr paa c. 0° 36' S. 80° 27' W. er 31 m. Synsvide: 16 Sm. Hvidt, firkantet Taarn.
2191. **Equador. Galapagos Islands. Santa Cruz Islands N. Ikke kortlagt Ø.**
(N. t. M. Nr. 25/1741. Washington 1938.)
En ikke kortlagt Ø rapporteres at ligge paa c. 0° 24' S. 90° 22' W., c. 2 Sm 36" fra *Daphne Island*.
2192. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Estero Bugt. Oplysning om Grunde.**
(N. t. M. Nr. 1412. London 1938.)
1. En Grund med 5,₀ m Vand ligger 2,₅ Sm 308° fra det røde, faste Fyr paa 35° 24' (30") N. 120° 52' (50") W.
2. En Grund med 7,₈ m Vand ligger 0,₃ Sm 302° fra det i (1) nævnte Fyr.
3. Dybden paa c. 35° 15' N. 120° 54' W., c. 0,₈ Sm SW. for *Point Buchon*, er 5,₉ m og ikke som angivet i Kortet 6,₉ m.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2193. Frankrig. Marseille. Entrée Nord Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 27/1784. Paris 1938.)
Fyret *Entrée Nord* paa N.-Spidsen af den ydre Dæmning paa c. $43^{\circ} 20',_6$ N. $5^{\circ} 19',_8$ E. er forandret til at vise grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,2^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $7,2^s$.
- 2194. Korsika. Calvi. Fyr flyttet.**
(A. a. N. Nr. 27/1786. Paris 1938.)
Calvi Fyr er flyttet ud paa Enden af den forlængede Mole. Synsvidde: 9 Sm. c. $42^{\circ} 33',_9$ N. $8^{\circ} 45',_8$ E.
- 2195. Sardinien S.-Kyst. Carbonara. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 23/2982. Berlin 1938.)
Carbonara Fyr paa c. $39^{\circ} 07',_8$ N. $9^{\circ} 30',_0$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s .
- 2196. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Ponza. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 28/2986. Berlin 1938.)
Det røde, faste Fyr paa c. $40^{\circ} 52',_6$ N. $12^{\circ} 57',_3$ E., paa Øens S.-Pynt, er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 5^s . Synsvidde: 5 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra 235° til 265° .
- 2197. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Capri. Punta Lo Capo Fyr forandres ikke.**
(N. f. S. Nr. 28/2987. Berlin 1938.)
E. f. S. Nr. 22/1711 1938 annulleres, da den deri omtalte Forandring af *Punta Lo Capo* Fyr paa c. $40^{\circ} 34'$ N. $14^{\circ} 16'$ E. ikke vil finde Sted.
- 2198. Sicilien. Port Augusta. Secca Dreara. Tønde inddraget.**
(N. f. S. Nr. 28/2989. Berlin 1938.)
Den sorte Spidstønde paa c. $37^{\circ} 12',_9$ N. $15^{\circ} 12',_1$ E. er permanent inddraget. (E. f. S. Nr. 16/1328 1937.)
- 2199. Italien E.-Kyst. Rodi Garganico. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 28/2992. Berlin 1938.)
Rodi Garganico Fyr paa c. $41^{\circ} 56'$ N. $15^{\circ} 53'$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. (E. f. S. Nr. 10/702 1938.)
- 2200. Rusland. Azovske Hav. Kerch. Yenikale Stræde. Lystønde flyttet.**
(N. t. M. Nr. 1450. London 1938.)
Lystønden er flyttet c. 2 Sm i Retningen 44° og ligger nu paa c. $45^{\circ} 27'$ N. $36^{\circ} 41'$ E., $4,0$ Sm 31° fra *Yenikale* Fyr.
- 2201. Rusland. Azovske Hav. Kerch. Yenikale Stræde. Dalni Chushka. Oplysning om Afmærkning.**
(N. t. M. Nr. 1441. London 1938.)
1. Lystønden er flyttet c. $0,5$ Sm E. efter og ligger nu $2,48$ Sm 309° fra *Dalni Chushka* Fyr. Fyrkarakteren er uforandret.
2. En rød Spidstønde er udlagt paa den tidligere Plads for den i (1) nævnte Lystønde $2,88$ Sm 301° fra *Dalni Chushka* Fyr.
Dalni Chushka Fyr: c. $45^{\circ} 19'$ N. $36^{\circ} 38'$ E.
- 2202. Rusland. Azovske Hav. Berdyansk Red. Fyr nedlagt. Dybde i gravet Kanal.**
(N. t. M. Nr. 1449. London 1938.)
1. Det midterste Ledefyr paa $46^{\circ} 45'$ ($40''$) N. $36^{\circ} 47'$ ($00''$) E. er nedlagt.
2. Dybden i den gravede Kanal er $5,79$ m. c. $46^{\circ} 42'$ N. $36^{\circ} 42'$ E.
- 2203. (T). Tunis. Kerkennah Banke. Lystønde midlertidig forandret.**
(A. a. N. Nr. 27/1792. Paris 1938.)
Lystønde Nr. 1 paa c. $35^{\circ} 06',_1$ N. $11^{\circ} 32',_5$ E. viser midlertidig hvidt, fast Lys.

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

2204. Malacca Stræde. Langkawi Islands. Pulo Enggang. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1453. London 1938.)
De to hvide, faste Fyr paa c. 6° 15' N. 99° 53' E. er erstattet med et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s. Synsvidde: 7 Sm.

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

2205. Sunda Øerne. Rio Øhav. Strædet mellem Koendoer og Belat. Sten.
(B. a. Z. Nr. 152/1883. 's-Gravenhage 1938.)
Nogle Sten, der er tørre ved Lavvande, ligger paa 0° 48' 23" N. 103° 28' 55" E.
2206. Sunda Øerne. Billiton W.-Kyst. Brown-Riff findes ikke.
(B. a. Z. Nr. 154/1923 's-Gravenhage 1938.)
Ved en fornylig foretagen Undersøgelse har det vist sig, at det i Kortet angivne *Brown-Riff* paa c. 2° 59',₅ S. 107° 22',₃ E. ikke eksisterer.
2207. Siam Bugt. Siam. Malacca Halvøen. Singora (Songkhla). Navneforandring.
(N. t. M. Nr. 1435. London 1938.)
Singora paa c. 7° 12' N. 100° 36' E. benævnes fremtidig *Songkhla*.
2208. (P). Australien. Queensland. Moreton Bugt. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 1411. London 1938.)
Paa Grund af Udvidelsen af det grunde Vand N. for *Skirmish Banks* i *North-West Channel* er den Dybde man kan regne med i dette Løb midlertidig nedsat til 9,1 m ved Springtids Lavvande.
North West Channel: c. 27° 02' S. 153° 14' E.
2209. S.-Australien. Port Adelaide. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1420. London 1938.)
Paa Banken paa c. 34° 46' S. 138° 29' E., c. 0,175 Sm 9° fra N.-Enden af *Outer Harbour Wharf*, er tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 3 m. [Rød Pælebaake.
2210. Tasmanien N.-Kyst. Tamar Floden. Lystønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 1454. London 1938.)
Lystønden paa c. 41° 06' S. 146° 49' E., c. 0,85 Sm 310° fra *Windmill Point Fyr*, er permanent inddraget.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.	England:
R 454	Jamaica. — Port Royal and Kingston harbours.
R 1412	West Indies. — Plans in Aruba, Bonaire and Curaçao islands.
N 1134	Gulf of St. Lawrence. — Cabot strait and Magdalen islands. Limits. — Lat. 46° 45' — 48° 10' 30" N. — Long. 59° 05' — 62° 17' W.
R 481	Trinidad. — Serpents mouth.
R 1163	Gulf of St. Lawrence. — Gaspé and Mal bays. Nye Planer: Grand Entry Harbour. Lat. 47° 33' N. Long 61° 34' W. Cape Alright to Grindstone Wharf. Lat. 47° 24' N. Long. 61° 50' W. Amherst Harbour: Lat. 47° 14' N. Long. 61° 50' W.
† 1134	Gulf of St. Lawrence. — Magdalen islands.
† 302	Anchorage in the Gulf of Tartary.

Tillæg.

I. Østersøen.

2211. **Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib genudlagt.**
 (Telegram fra Lodskontoret i Mariehamn.)
 Fyrskibet *Storbrotten* paa c. 60° 25' N. 19° 13' E. er atter udlagt paa Station.
 (E. f. S. Nr. 27/2055 1938.)

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

2212. **Danmark. Sundet. Flinterenden. Søndre-Flint SE. Klokketønde udlagt.**
 Klokketønden *Søndre-Flint SE.* paa c. 55° 36' N. 12° 50' E. er udlagt paa Station.
 (Fyr-Fort. Nr. 280.)

2213. **Danmark. Sundet. Amagers S.-Kyst. Advarsel.**
 Da der gentagne Gange i diset Vejr er sket Grundstødninger ved *Amagers S.-Kyst* som Følge af, at *Amager S. Luftfyr* (55° 33' 48" N. 12° 34' 19" E.) er blevet antaget for den hvide Vinkel i *Drogden Fyr* (55° 32' 11" N. 12° 42' 57" E.), henledes de Søfarendes Opmærksomhed paa, at Karakteren af de to Fyr er, som følger:

Amager S. Luftfyr: Et-Blink hver 4^s.
Drogden Fyr: Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 12^s.

2214. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø E. Vrag afmærket.**
 Vraget af Motorgaleasen *Gudrun*, hvorfra Toppen af begge Master rager over Vandet, ligger sunket i c. 7 m Vand paa 55° 08' (36") N. 11° 10' (50") E., c. 0,9 Sm E. t. N. 1/4 N. for *Omø Ørespids*. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt c. 30 m NE. for Vraget.

2215. **Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib genudlagt.**
 Fyrskibet *Halsskov Rev* paa c. 55° 20' N. 11° 03' E. er atter udlagt paa Station.
 (E. f. S. Nr. 27/2014 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2216. (P). **Danmark. Skagerrak. Hirtshals Fyr. Taagesignal forandres.**
 Den 15. August d. A. eller snarest derefter vil Karakteren for *Hirtshals Fyrs* Taagesignal blive ændret, saaledes at den fremtidig vil være: 2 Stød hver 1^m. En dyb Tone umiddelbart efterfulgt af en høj Tone. Hvert Støds Varighed c. 2^s.
 c. 57° 35' N. 9° 57' E.
 (Danske Lods, Side 119. Fyr-Fort. Nr. 64.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

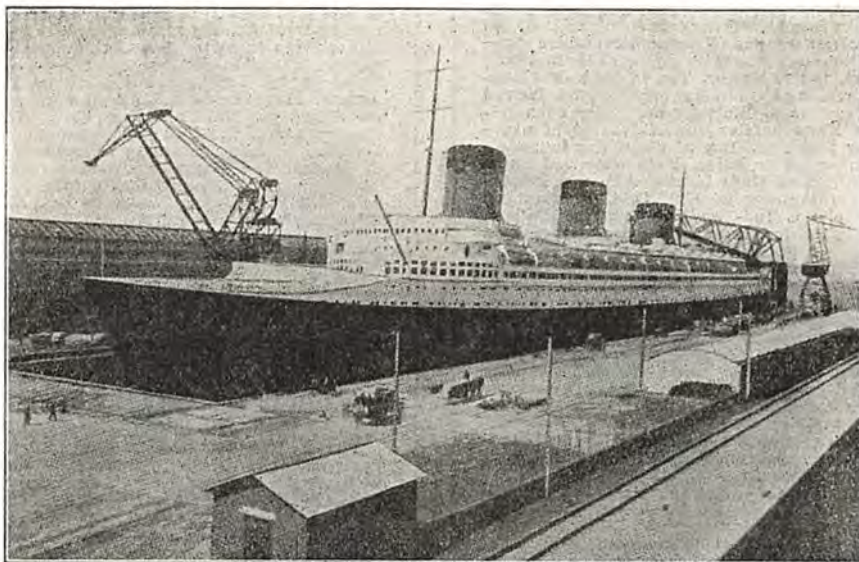
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



SHELL OIL FUEL

WORLDWIDE SUPPLIES
WITH QUALITY & SERVICE

FUEL OIL BUNKERING
DIESEL OIL BUNKERING
LUBRICATING OILS



Oil Bunkering In le Havre.

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO.
SHELL Huset . COPENHAGEN, V.

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 » »

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Brede 7,5 m og i Fyrinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østro Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trankhavnen 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 Bojer, Lys- og Flojstønder og flere Fyrinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lods-penge efter Dybgaandens og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bogsøring ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 8 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Løsning og Lastning: Løsning og Lastning besørger af hørværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lods-lvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., 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 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullobedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østø Inderhavn er 8,0 m; i den vestø Inderhavn indtil 6,4 m. 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. Bogsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Løsning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3000 Tons Dærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forendes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5-9,5 m. Ved Langellniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kælvedod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6-7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lods-penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaandens og den Distance, der lodsnes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsøring: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsøring af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugsæres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand lovreres fra Kal og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25-2,75 Kr. pr. Ton.

Løsning og Ladning. I Frihavnen besørger Løsning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 15,600 Tons, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsær ved Havnen og i Fyrskibet »Lappogrund«. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballast-penge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 6 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Løsning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjørningsdampere 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 Tordokker 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 gunstigt. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekrus 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugsørdamp, uforudt. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolbalsningsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsøring (se Lods!). Bugsøring faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Løsnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedicin. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 30

TORS DAG 28. JULI 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANSK SKIB SÆNKET

Den danske Handelsflaade er nu igen blevet Offer for en ganske uforklarlig Voldshandling i de spanske Farvande, idet Rederiet J. Lauritzens Damper »Bodil«, ført af Kaptajn H. M. Christiansen, Torsdag Eftermiddag et Stykke Nord for Balearerne blev sendt til Bunds af Bomber fra en Flyvemaskine, hvis Identitet ikke kunde godtgøres.

Besætningen var blevet tvunget til at gaa i Baadene gennem Morsesignaler fra Luften, og to Bomber gjorde det et Øjeblik efter af med »Bodil«, der i 16 Aar har sejlet under dansk Flag, idet Skibet, der er paa 1200 Tons, blev bygget i 1922 til J. Lauritzen. Den engelske Krydser »Shropshire« optog 20 Minutter senere de 16 danske Søfolk, der udgjorde »Bodil«s Besætning og landsatte dem i Marseille. De var sluppet uskadt fra den farlige Oplevelse.

Rederiet J. Lauritzen vil nu søge at faa fastslaaet gennem Udeenrigsministeriet, hvem den skyldige Flyvemaskine tilhører. Fra Rederiets Side udtales, at der kun kan være Tale om en Fejllagelse, idet Baaden var med Kul paa Rejse fra Danzig til La Nouvelle i Nærheden af Marseille og til Nice. »Bodil« førte ikke alene dansk Flag, men Flaget var ogsaa paamalet Skrog og Luger.

Man kan naturligvis ikke, hvis der er Tale om en ren og skær Fejllagelse, kalde Hændelsen oprørende, selv om man skulde synes at de paagældende Flyvere maatte kunne observere det danske Flag og respektere det. Men er det ikke en Fejllagelse, da er det et Udslag af en Moral, som der ingen Undskyldning er for. Særlig den Omstændighed at Skibet sejlede mellem to neutrale Havne, vejer tungt.

TYSK SKIBSBYGNING

Den tyske Skibsbygningsindustri har i den sidste Tid ikke helt kunnet holde Skridt med de indkomne Ordre fra saavel Ind- som Udland og sidst men ikke mindst Nybygninger til Krigsflaaden. Overskridelse af aftalt Leveringsfrist viser, at der eksisterer et Behov for Udvidelse af Leveringskapaciteten, og der er nu taget Beslutning om Bygning af et nyt stort Skibsværft i Stettin med en Aktiekapital paa 12 Millioner Mark.

De øvrige store tyske Skibsværfters Aktiekapital er: Deutsche Werk, Kiel 15 Millioner, Blom & Voss 14 Millioner og Deutsche Werft Hamburg 10 Millioner.

Stettin vil nu igen komme til at indtage en betydelig Stilling indenfor tysk Skibsbygningsindustri, en Stilling som Byen havde tidligere men mistede ved den Koncentration, som fandt Sted i den tyske Skibsbygningsindustri i 1927.

Der er givet Ordre til at Værftet skal være »Læreværft« for hele den tyske Skibsbygningsindustri.

ENGLANDS SKIBSFART

OVERFOR VIDTRÆKKENDE AFGØRELSER?

I adskillige Lande har man indenfor Skibsfarten Idrøftet Spørgsmaalet om Englands Skibsfarts Holdning i den nærmeste Fremtid og bl. a. fra tysk Side er der fremkommet interessante Kommentarer.

Det hedder saaledes i »Hansa« at efter de sidste, paa bredest mulig Front foretagne Fremstød af de

engelske Redere overfor den engelske Regerings Langmodighed og Passivitet paa Skibsfartens Omraade, var den paa det sidste Trampmøde fremtrædende Opposition — som vi omtaler andet Steds — imod den internationale Oplægningspool, kun at vente. Siden man i England for Alvor er begyndt at frygte, at en Virkeliggørelse af Oplægningsplanen kunde styrke de udenlandske Konkurrenter, der enten ved direkte eller indirekte Subsidier begunstiger deres Skibsfart, kunde man tydeligt se en Afstandtagen blandt betydende engelske Redere mod Poolprojektet. Man kan derfor daarligt frigøre sig fra det Indtryk som de to Oppositionsførere Mr. J. Maclay og Oberst L. Ropner lod komme til Udtryk og som man maa formode, at store Krese indenfor Rederne deler. Naar alligevel Forslaget fik den krævede $\frac{2}{3}$ Majoritet, saa mener man, at det delvis skyldes taktiske Overlægninger. Som Ophavsmand til og egentlig Hovedpropagandiset for Poolen maa man tage Hensyn til den udenlandske Skibsfart, saa meget mere, som man ved, at Kritikken overfor Poolen først og fremmest vil blive stor i ikke-engelske Skibsfartskreise.

Der er ingen Grund til, efter at have konstateret de britiske Rederes Stillingtagen til Oplægningspoolen at tale om diskriminerende Hensigter af nogen Art. Tværtimod. Men vi maa se Kendsgerningerne i Øjnene som de er, og det er nødvendigt at mærke sig de talrige Udtalelser, Foredrag og Taler af engelske Redere fra den sidste Tid, Udtalelser, der er af afvigende Karakter, og alt tyder efter dem paa, at den engelske Regering er beredt paa, igen at støtte og understøtte den engelske Skibsfart.

I hvilken Form det vil ske, afhænger af de engelske Rederes Forslag. I Øjeblikket kan man ikke klart se, hvad man vil enes om. Den Kendsgerning, at en fornyet Statsstøtte er en Mulighed, kan paany kalde de Folk frem, der gaar voldsomt ind for Indførelsen af Navigation Act o. s. v.

Man maa imidlertid ogsaa kunne regne med de engelske Rederes sunde Fornuft og praktiske Sans, og det forudses, at man virkelig kan gaa med til en Art Plan, men saa sker det, at Løsningen vil gaa i Retning af Genindførelse af direkte Skibsbygnings- og Fart-Støtte. Hvordan det nu bliver eller ikke bliver kan man i alt Fald allerede nu fastslaa, at der i Storbritannien forberedes Afgørelser, der vil medføre Ændring i den internationale Skibsfartskonkurrence og som naturnødvendigt maa medføre Estervirkninger i andre Skibsfartslande.

GRÆKENLANDS HANDELSFLAADE

Det i Athen udkommende Dagblad »Le Messager d'Athènes« gengiver i sit Nummer for den 23. Juli en Oversigt over den græske Handelsflaades Stilling ved Ugangen af forrige Aar.

I Følge den paagældende Artikel skal Grækenland nu staa som Nr. 9 i Rækken af søfarende Nationer, idet Grækenland med Hensyn til Skibstonnage erklæres siden 1935 at være passeret foran baade Sverige, Spanien og Danmark.

Af Enkeltheder kan fremhæves, at Antallet af Skibe paa over 30 Nettotons ialt var 1327 ved Aarsskiftet og at deres samlede Tonnage var 1.931.141 Tons (Brutto). Værdien af Flaaden ansloges til £11.800.000, fordelt med £11.482.000 paa Fragtbaade, £275.000

paa Passagerskibe og med £26.000 paa Hjælpfartøjer af forskellig Art. Den Flaaden paahvilende Prioritetsgæld skønnes at andrage ca. 12 pCt. af Værdien.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JANUAR KVARTAL 1938

Statistiske Efterretninger har udsendt Oplysninger Sangaende Skibsfarten paa danske Havne i Januar Kvartal 1938.

Det samlede Antal Anløb i Januar Kvartal 1938 paa samtlige danske Havne androg 20.000 Reg. Tonnagen udgjorde 4.137.000 N.R.T., og der udlossedes 3.033.000 Tons Gods og indladedes 1.028.000 Tons.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Inladedet Gods 1000 t.
Januar Kvartal 1938	20.000	4.137	3.033	1.028
Oktober — 1937	25.300	4.387	3.589	1.422
Juli — —	27.400	4.730	3.709	1.269
April — —	25.200	4.345	3.438	1.305
Januar — —	16.200	3.929	3.388	988

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Januar Kvartal 1937, viser den samlede Skibsfart Stigning for saavidt angaar Antal af Anløb og Skibenes Registertonnage, medens den transporterede Varemengde er formindsket med 8 pCt. Stigningen i Antal og Registertonnage er en Følge dels af, at Isvanskelighederne i Januar Kvartal 1937 hæmmede Smaaskibsfarten, dels af forskellige Udvidelser i Rutearten, i hvilken Fart den benyttede Tonnage er relativ stor i Forhold til den transporterede Godsmængde. Nedgangen i Godsmængden er nærmere belyst i en anden Tabel, som viser den transporterede Godsmængdes Fordeling paa de vigtigste Godsarter henholdsvis i Farten til Danmark fra Udlandet, fra Danmark til Udlandet og mellem danske Havne indbyrdes.

Godsomsætningen paa samtlige danske Havne fordelt paa Varegrupper. Januar Kvartal 1938 og 1937.

	I alt Tons
Udlosset Gods fra Udland:	
Januar Kvartal 1938	2.490.385
— 1937	2.916.469
Inladedet Gods til Udland:	
Januar Kvartal 1938	491.338
— 1937	516.199
Godsomsætningen mellem danske Havne:	
Januar Kvartal 1938	542.581
— 1937	465.561

Nedgangen i den fra Udlandet indgaaede Godsmængde fra 2,9 til 2,5 Mill. Tons hidrører hovedsagelig fra Tilførslen af Kul og Koks. Den relativt mindre Nedgang i den til Udlandet udgaaede Godsmængde falder paa forskellige Vareposter, blandt andet Udførselen af Olieindustriens Produkter.

Stigningen i Omsætningen mellem danske Havne indbyrdes staar formentlig i Forbindelse med de nævnte Ishindringer i 1937.

Ruteart paa samtlige Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Inladedet Gods 1000 t.
Januar Kvartal 1938	7.600	1.929	372	376
Oktober — 1937	8.300	2.028	434	413
Juli — —	9.600	2.487	433	415
April — —	8.600	2.075	427	429
Januar — —	6.900	1.766	423	389

Til København indløb i Januar Kvartal 1938 4.300 Skibe med en Registertonnage paa 1.757.000 N.R.T.,

som udlossede 1.266.000 Tons Gods og indladede 348.000 Tons.

Skibsfarten paa København.

	Antal Skibe	Reg.-Tons netto	Ladning Tons
Indgaaende Fart:			
Januar Kvartal 1938	4.323	1.756.508	1.226.058
Januar Kvartal 1937	3.677	1.634.765	1.387.904
Udgaaende Fart:			
Januar Kvartal 1938	4.347	1.769.708	347.661
Januar Kvartal 1937	3.769	1.611.786	345.852

Til samtlige Provinshavne indløb i Januar Kvartal 1938 15.700 Skibe paa 2.380.000 N.R.T., som udlossede 1.767.000 Tons Gods og indladede 680.000 Tons.

SVERIGES OPLÆGNINGER

I Følge Sveriges Redareforenings Opgivelse var der den 1. Juli oplagt i Sverige 76 Skibe paa 132.350 Bruttotons, 204.463 Tons d.w.

Oplægningerne omfattede:

	1. Juni		1. Juli	
	Br.-ton	Antal	Antal	dw.-Tons
100—999	8	12	9.312
1000—1999	60	52	110.464
2000—2999	6	3	11.795
3000—3999	2	2	12.495
4000—4999	1	2	15.250
5000—	2	5	45.147
Ialt	79	76	204.463

Opstillingen omfatter ogsaa svenske Dampskibe og Motorskibe paa 100 Bruttotons og derover som den paagældende Dag blev oplagt for Reparation.

TRAMPREDERIERNES

KOMPENSATIONSPPOOL

Ved Baltic and International Maritime Conferences Aarsmøde i Stockholm udtalte Mr. Souter, at der endnu findes en ret kompakt Opinion i England mod Kompensationspoolens Gennemførelse. Før denne Opposition er knækket, har man ringe Udsigt til at faa den projekterede Pool gennemført.

Mr. Souters Udtalelse om denne Oppositions Tilstedeværelse bekræftes af de Begivenheder, der fandt Sted nylig paa det store Redermøde i England, da Kompensationsplanen paany diskuteredes før preliminær Beslutning om Antagelse. Efter at en Resolution var blevet forelagt Mødet, gaaende ud paa at Principerne i den reviderede Plan for den 25. Maj skulde godkendes før Udsendelsen blandt Rederne i England og i Udlandet, fremlagdes af Oppositionen et andet Resolutionsforslag, efter hvilket Kompensationsplanen skulde forkastes. Oppositionen synes i første Række at rette sig mod, hvad den mener der er Mulighed for, at de britiske Trampredere kommer til at miste ved Planens Gennemførelse af sin tidligere Supremati indenfor Tramparten. Opponenterne erindrede om, at den britiske Regering, ved Beslutningen om Subsidier til Trampflaaden forudsatte, at de britiske Redere skulde udarbejde en Plan, efter hvilken den britiske Skibsfart kom til at drage Fordele paa den udenlandske, subsidierede Skibsfarts Bekostning. En anden og effektivere Plan maatte derfor findes, én som tager mere Hensyn til de specielt britiske Rederinteresser. Imidlertid var Majoriteten ved Redermødet i London især paa det rene med, at en effektiv Plan ikke kan komme i Stand uden intimt Samarbejde med Udlandets Redere, samt at man i saa Fald ikke gerne skal møde frem med en Plan, som favoriserer britisk Skibsfart paa den udenlandske Skibsfarts Bekostning.

Resultatet blev, at Kompensationsprojektet godkendes med over $\frac{2}{3}$ Majoritet, og Planen vil saaledes nu, som nævnt, blive udsendt til Redere Verden over til Afstemning.

KURSUS FOR SVERIGES

HANDELSFLAADES BEFALINGSMÆND

Chefen for Sveriges Vestkyst Marinedistrikt har til Chefen for Marinen indsendt Rapport over de i Göteborg afholdte sømilitære Kursus for Handelsflaadens Befalingsmænd. Af Rapporten fremgik, at Kursus'ene havde haft 95 Deltagere, hvoraf de fleste var Styrmande. Af Deltagerne var $\frac{2}{3}$ i aktiv Tjeneste og alle viste stor Interesse for Uddannelsen.

Med Rapporten følger forskellige Bilag, hvoraf ét redegør for nye Synspunkter, som er fremkommet i Forbindelse med disse Kursus. Gennem den faar Marinedistriktchefen et værdifuldt Personkendskab til Distriktets Reserveofficerer, og det bør føre til, at han maa være den, som fremkommer med Forslag til Mobiliseringskommandoen indenfor Distriktet. Endvidere anses det for ønskeligt, at Reserveofficererne indkaldes i kortere Tid for dels at komplettere deres Kundskaber og dels bidrage med Arbejdet indenfor Marinedistriktetaten. Det skulde kunne være af stor Værdi, selv om Indkaldelsen kun er kort.

Angaaende Udviklingen af de sømilitære Kursus spørges der, om det ikke vilde være klogt helt eller delvis at lægge dem ind under Navigationsskolens Undervisning. En sømilitær Haandbog foreslaas udgivet og i Fredstid uddelt til Handelsflaadens Befalingsmænd.

Som man ser, er man i Sverige i ganske anderledes Grad end her opmærksom paa, at der vil opstaa ekstraordinære Forhold for Landets Handelsflaade i Tilfælde af Krig.

TYSKLANDS UDENRIGSHANDEL

Nu begynder Tysklands Udenrigshandel at vise nedadgaaende Tendens. Den senest foreliggende tyske Handelsstatistik gælder Juni Maaned, hvor Stor-Tysklands Import var paa 485.5 Mill. Mark, eller 32.1 Mill. Mark mindre end for Maj, mens Eksporten var 436.2 Mill. Mark, eller 29.3 Mill. Mark mindre end Maj.

Juni Maaned var saaledes udpræget passiv, ganske som Tilfældet har været for samtlige Maaneder i 1. Halvaar i Aar, med Undtagelse af Marts, mens Forholdet for 1. Halvaar i Fjor var, at hver eneste af Halvaarets Maaneder viste aktiv Handelsbalance.

Tager man hele 1. Halvaar i Aar, var Tysklands Eksport 2,583 Mill. Mark, og Importen var 2,697 Mill. Mark, saaledes at der for Halvaaret fremkommer et Importoverskud paa ca. 114 Mill. Mark.

Sammenlignet med 1. Halvaar i Fjor viser det sig i Aar, at Eksporten mængdemæssigt ligger 10 pCt. lavere end i Fjor, værdimæssigt 3 pCt. lavere, — et Udtryk for en reel Nedgang i Tysklands Eksport, idet disse Tal godtgør, at det kun i ringe Grad er Vare-Prisfaldet, der har bevirket Nedgangen i Eksportens samlede Værdi. Og jævnsides dermed viser det sig, at Tysklands Import i 1. Halvaar i Aar, sammenlignet med tilsvarende i Fjor, viser en længdemæssig Stigning paa kun 9 pCt., — Beviset for, at et konstateret Prisfald i nogen Grad, men langt fra tilstrækkeligt, har afhødet Virkningerne af den stærke Importforøgelse.

Tyskland har øjensynligt store Vanskeligheder med at skabe Afsætning for sine Færdigvarer, til Trods for den meget omfattende Anvendelse, man i Tyskland har gjort af clearing-Ordninger, netop for at opretholde Eksporten. Og Tallene viser samtidig, at trods alle tyske Bestræbelser for gennem hjemme-producerede Kunst-Stoffer at skaffe Erstatning for na-

turlige Raastoffer, der skal importeres udefra, er Importen alligevel stærkt stigende.

I den dansk-tyske Samhandel viser den foreliggende danske Statistik samme Retningslinie.

For de 5 Maaneder, der til nu er refereret i den danske Statistik, viste Danmarks Import fra Tyskland en Nedgang fra 162.8 til 152.1 Mill. Kr., samtidig med at Tysklands Køb af danske Varer er steget fra knapt 114 til knapt 127 Mill. Kr. At der for 3. og sandsynligvis ogsaa for 4. Kvartal i Aar vil kunne ventes nogen Nedgang i den danske Eksport til Tyskland, er en direkte Følge af vor noget aflagende Import fra Tyskland.

NEW ZEALANDS SKIBSFART

Ifølge New Zealands statistiske Beretning angaaende Handel og Skibsfart for Aaret 1936 var der ved Udgangen af nævnte Aar ialt i Dominionet indregistreret 483 Skibe, sammenlignet med 495 ved Udgangen af 1935. De indregistrerede Skibes Bruttotonnage steg fra 179,747 Tons til 188,428 Tons, og Nettotonnagen fra 96,007 til 101,106. Af det samlede Antal indregistrerede Skibe var 166 Dampskibe, 264 Motorskibe og 53 Sejlskibe. Omend det største Antal Skibe — 285 ialt — er indregistreret i Auckland, har Wellington den største Tonnage, idet de der registrerede 81 Skibe udgør 60 pCt. af Dominionets samlede Bruttotonnage.

New Zealand blev i 1936 anløbet af 638 oversøiske Skibe med en samlet Nettotonnage af ca. 2.9 Mill. Tons. De tilsvarende Tal for Aaret forud var 627 Skibe med en Tonnage af ca. 2.6 Mill.

De tre vigtigste Afgangshavne var

	Skibe	Tons
Auckland	232	1,243,143
Wellington	181	866,361
Dunedin	59	256,214

120 Skibe med en samlet Tonnage af 745,618 Tons var bestemt for Det Forenede Kongerige, medens 278 med en Tonnage af 1,135,831 afgik til australske Havne.

OSLO-STATERNES

UDENRIGSMINISTER-MØDE I KØBENHAVN

I disse Dage har været afholdt Udenrigsminister-mødet af de 7 Oslo Stater i København. De mødte Herrer var følgende:

Belgisk Stats- og Udenrigsminister *P. H. Spaak*, ledsaget af Direktøren for det belgiske Udenrigsministerium, *F. van Langenhove*, og Kabinetschef *E. de Ghail*, Luxembourgs Udenrigsminister *J. Beck*, ledsaget af Generalsekretær *A. Wehrer*, Norges Udenrigsminister *H. Koht*, ledsaget af Bureauchef *Rolf Andersen*, Sveriges Udenrigsminister *R. Sandler*, ledsaget af Bureauchef *S. Söderblom*, Finlands Udenrigsminister *R. Holsti*, ledsaget af Afdelingschef *Pakaslahti*, og Hollands Udenrigsminister *J. Patijn*, hvortil altsaa kommer Danmarks Udenrigsminister *Dr. P. Munch* og de danske Embedsmænd.

Rundt om i Verden har dette Møde vakt Opmærksomhed. Fra tysk Side hedder det:

Drøftelserne i København vil ogsaa i Tyskland blive fulgt med den Interesse, hvormed vi omfatter alle Bestræbelser, der i Modsætning til den planmæssige Oparbejdelse af en Krigsstemning i visse Lande tjener den sunde Fornuft og derved Freden og Venskabet mellem Nationerne. Vi er overbevist om, at man ved alle Samtaler i den danske Hovedstad vil huske paa dette Sindelag, som det tyske Folk nærer over for de i København repræsenterede Stater.

Det har navnlig været Spørgsmaalet Folkeforbundet og hele den forvirrede internationale politiske Si-

tuation, der har været drøftet. Og saa meget kan man sikkert slaa fast: De 7 Oslo Stater, der nærer omtrent ensartede Anskuelse, fortsætter med lagtagelse af streng Neutralitet og slaar som Forkæmpere for Demokrati og Frihed, men ønsker ikke at være med i Stormagternes Blokdannelse.

Efter Mødet udsendtes følgende officielle Erklæring:

Udenrigsministrene for Belgien, Danmark, Finland, Luxemborg, Norge, Nederlandene og Sverige, forsamlede i København den 23. og 24. Juli 1938, har drøftet den internationale Situation.

De erkender, at denne Situation giver Grund til alvorlig Uro, men de bevarer Tilliden til det gode Haab, at baade Folkene og Statsmændene vil gøre, hvad der er nødvendigt for at finde en fredelig Løsning paa de forskellige alvorlige Problemer.

Under stærkt Indtryk af de Farer, som det nuværende Rustningskapløb skaber for Verden, er Ministrene enige om at prøve enhver Mulighed, der maatte melde sig for at genoptage Bestræbelserne for at afslutte en international Aftale med det Maal at gøre Ende paa dette Rustningskapløb. De har særlig besluttet at støtte ethvert Initiativ, der har til Maal at tilvejebringe en Aftale vedrørende de Problemer, Luftbombardementerne rejser.

De mener i øvrigt, at denne Sanktionernes ikke obligatoriske Karakter ikke blot bestaar for en særlig Gruppe af Stater, men at den bestaar for alle Medlemmer af Folkeforbundet.

OPLÆGNINGERNE

Det største Tal i lange Tider for Oplægningerne kom i denne Uge. Tirsdag den 26. Juli var der oplagt 37 Skibe med 53.248 BRT. og 81.126 Tons

MEDDELELSER FRA DANSK

Polens Kuleksport i Juni Maaned 1938

De fra Polen i Juni Maaned d. A. eksporterede Kvantale Kul fordeler sig paa forskellige Lande som følger:

	1.000 Tons
Østrig	50
Ungarn	3
Czekoslovakiet	4
Tyskland	20
Sverige	152
Norge	42
Danmark	21
Island	1
Finland	22
Lettland	5
Estland	1
Frankrig	180
Belgien	29
Holland	25
Schweiz	10
Italien	166
Jugoslavien	4
Grækenland	16
Malta	2
Ægypten	30
Øvrige Afrika	3
Argentina	6
Bunkerkul	179
	971
Danzig	22
Ialt	993

Flensborgs Handelsflaade

Flensborg Avis har bragt en Redegørelse om Udviklingen af Handelsflaaden i den gamle danske By. Del hedder bl. a. deri:

Flensborgs Rederier havde i 1914 tilsammen 89 Dampere paa ialt 109,939 B.R.T. I 1921 var Flaaden skrumpet ind til 53 Dampere og 17 Sejlere og Læglere paa tilsammen 55,022 B.R.T., men allerede i 1926 var man oppe paa 81 Dampere med 111,085 B.R.T. Dette betegnedes den hidtidige Rekord, og som lige før Krigen var Flensborg hermed den næststørste Rederi-By i Preussen. Den største var Stettin med 103 Dampere paa 143,772 B.R.T.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Den nye »Selandia«

Onsdag Formiddag søsattes fra Nakskov Skibsværft Østasiatisk Kompagnis nye Passager- og Fragt-Motorskih, der skal videreføre »Selandia«s berømtelige Navn. Skibet

d.w. mod i forrige Uge 34 Skibe med 47.529 BRT. og 71.336 Tons d.w. Det er en yderst uheldig Udvikling, der nu igen konstateres, et af de sikreste Tegn paa, at det er alvorlige Tider for Skibsfarten. Desværre er der intel, der tyder paa, at Tallet i den nærmeste Fremtid vil vise en virkelig nedadgaende Tendens.

DANMARK OG FRANCO-SPANIEN

Vi har tidligere flere Gange nævnt det uheldige Forhold, at Danmark var uden Repræsentation i Franco-Spanien. Spørgsmaalet om Repræsentation har været drøftet for de 7 Landes Vedkommende paa det nylig afholdte Udenrigsminister-Møde, og der synes nu at skulle ske noget.

Danske Erhvervsinteresser, ikke mindst Søfartens, har været prisgivet Tilfældigheder, og baade Handelen og Skibsfarten er i høj Grad interesseret i en forstandig Ordning af dette Forhold. Spørgsmaalet har da ogsaa i nogen Tid været drøftet mellem de store Erhvervs-Organisationer indbyrdes og mellem disse og Udenrigsministeriet, og der er al Udsigt til, at Sagen gennemføres til en praktisk Løsning i de aller nærmeste Dage. Det er Planen at udsende en uofficiel Repræsentant for Erhvervene, som i det af General Franco beherskede Omraade kan varetage de danske Erhvervs-Interesser, og man har i Konsul Hedegaard sikret sig en dansk Mand, der i en Aarrække har virket i Spanien og er fuldt fortrolig med de derværende Forhold.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Denne for Flensborgs Skibsfart saa heldige Udvikling fortsattes dog ikke. I Løbet af det næste Decennium flyttede Rederierne H. C. Horn og H. Schuldt til Hamborg, og den 1. Januar 1934 havde Flensborgs tolv Rederier kun 41 Dampskibe paa tilsammen 34,470 B.R.T. samt 5 Sejskibe. Hermed var Flensborgs Tonnage kommet ned under Emdens, og Byen maatte nøjes med Trediepladsen blandt Preussens Rederi-Byer. Nedgangen fortsattes i de følgende Aar. Den 1. Januar 1937 fandtes der i Flensborg 11 Rederier med 27 Skibe 17,9 Meter og Farten 31,562 B.R.T. Paa samme Tid havde Stettin 91 Dampere, Emden 38, Königsberg 21 og Kiel 51.

Siden har imidlertid et Par flensborgske Rederier ladet bygge nye Skibe. Saaledes har Bernhard Howaldts Rederi bestilt to Dampskibe i Emden. Det ene søsattes i sidste Uge og blev af Rederens Datter døbt »Sabine Howaldt«. Begge Dampere faar en Bæreevne paa 9300 Tons. Længden bliver 131,5 Meter, Bredden 17,9 Meter og Farten 11½ Knob paa fuld Last. Maskinydelsen bliver paa 2300 HK. Med disse to Nybygninger vil Flensborgs Tonnage vokse op mod et halvt hundrede Procent.

Kuleksport over Gdynia

Der eksporteredes i Juni Maaned over Gdynia 406,807,1 Tons Kul fordelt paa de enkelte Lande:

	Tons
Argentina	11.520
Belgien	19.625,5
Danmark	13.820
Finland	25.013
Frankrig	29.464
Lettland	4.560
Norge	29.579,6
Sverige	97.636,5
Italien	120.517,5
Ægypten	11.699
Grækenland	12.097
Holland	21.125
Island	1.000
Tyskland	4.270
Malta	1.800
Senegal	2.280
Sovjetrusland	800
Bunkerkul	90.936,4

der blev døbt af Prinsesse Axel, maaler 8,000 Tons og vil faa Plads til 52 Passagerer. Farten bliver 17 Knob fuldt lastet. Passager-Bekvemmelighederne bliver om muligt endnu finere end paa Ø. K.s øvrige Baade. De vil bl. a.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Heller ikke i den forløbne Uge viste der sig noget afgørende Tegn til en Forandring i Situationen paa Fragtmarkedet. De oversøiske Markeder var nærmest uforandrede, selv om man i enkelte Trades paa Grund af akut Tonnage Mangel kunde konstaterede svage Stigninger i Rateniveauet.

Kornmarkederne har været ret svingende fra Dag til Dag, idet der enkelte Dage har været god Efterspørgsel efter Tonnage, og til andre Tider har det været praktisk talt umuligt at placere en Baad for Korn, og Kornpriserne finder vel næppe et stabilt Leje, førend der foreligger en endelig Statistik over Høstens Størrelse for Cereal-Aaret 1938—39.

Hvad de enkelte Kornmarkeder angaar er der kun Grund til at bemærke, at River Plate igen har taget Tonnage til Schedule-Destinationer til Minimalraterne. Som tidligere fremhævet mener erfarne London Mæglere dog, at der under Haanden er truffet et Arrangement mellem Rederne og Befragterne, saaledes at den Tonnage, der rapporteres sluttet til Minimalraterne paa dette Marked, faktisk kun har opnaaet en Rate, der ligger omkring 1/6d. under, hvad Schemet bestemmer. Til Destinationer uden for Minimalraterangen har der været nogen Efterspørgsel, bl. a. Bahia Blanca/Callao, for hvilken Befragterne indikerer 15/6d. for ultimo August Lastning, n. a. San Lorenzo/Japan 19/6d., n. a. Santa Fé/Montreal for Linseed til 17/6. Disse Forretninger er dog ikke positive. Australien har taget enkelte Baade til Minimalraten til U.K./Cont., og fra Golfen er der sluttet Tonnage til 2/4½ Basis Antwerpen/Rotterdam, og endelig har Montreal betalt Minimalraten til U.K./Cont. Destinationer. Fra Sortehavet har Russerne været noget mere reserverede, men der er dog sluttet adskillige Skibe til Rater, der ligger omkring 11/3d. Basis U.K. Donau begynder ogsaa saa smaat at efterspørge Tonnage og indikerer 17/6d. fra n. a. Braila til Antwerpen/Rotterdam. De øvrige Kornmarkeder har været livløse.

Paa det nordamerikanske Marked er Efterspørgslen efter Tonnage stadig begrænset. Scrap U.S. Atlantic/Gdynia indikerer 17/— for August Lastning,

og fra Golfen søges Tonnage for lignende Beskæftigelse til 18/—. Fra Cuba cirkuleres enkelte Ordre for Sukker til U.K.Cont. til 15/6d.

Pacifickystmarkedet viser ingen Forandringer, Vancouver/U.K. er igen sluttet til 23/— paa fio Basis. Til Australien er sluttet Lumber paa Lumpsumbasis svarende til omkring 22/6d. pr. 100 cbft. bale fio. Transpacific er uden Efterspørgsel.

Østens Markeder er stadig velhævede, og for Soyabønner har Befragterne maattet sætte Raten op til 26/—, til hvilken Rate adskillige Baade er sluttet. Dette er en lille Forbedring, og med den relative Knaphed for Tonnage i Østen skulde der være Mulighed for yderligere Stigning i Raten. Ris fra Saigon er igen sluttet til 27/— for August/September, hvilket kan gentages.

De indiske Markeder er støtte. Raterne ligger uforandrede paa 28/— for Kerner/Linsæd fra Madras-kysten, 2/6d. mindre Karachi Siden.

Paa de europæiske Markeder ser det stadig lige daarligt ud, og Antallet af oplagte Dampere er derfor ogsaa stigende. Udgaende Kulforretning er uforandret, og det samme kan siges om Markedet fra Middelhavet til Continentet og U.K.

I Trælastfarten slutes der stadig en begrænset Mængde Tonnage paa Minimalratebasis, men der er desværre endnu intet Tegn til, at Befragterne vil begynde at operere i større Maalestok.

Paa Timecharter Markedet har Efterspørgslen efter Tonnage i det store hele været uforandret. For stor Dieseltonnages Vedkommende synes Befragterne at have sat sig i Hovedet ikke at ville overskride 4/9d. for den almindelige 11 knobs Type, men til denne Rate er der ganske god Efterspørgsel. For hurtigere Dieselskibe indikeres der noget højere Rater, men ca. 14 knobs Baad, hvis Reder forlanger 6/—, har dog ikke kunnet finde Beskæftigelse til denne Rate. Befragternes Ide ligger omkring 5/3d. I Vestindiamarkedet er Forholdene noget roligere. Raten for Rundtur ligger omkring \$ 1.40 for 4000 Tonnere, hvilket er en svag Nedgang.

omfatte elegante Rygesaloner, Spisesale, aabne Verandaer og en stor Svømmehal. Sidst i Oktober, naar »Selandia« gaar ud paa sin Jomfrurejse, vil Ø. K.s Bangkok-Linie raade over seks moderne Skibe, nemlig »Boringia«, »Alisia«, »Meonia«, »Lalandia«, »Jyllandia« og »Selandia«.

Trelleborgfærge kolliderer med Dampner

De tyske Rigsbaners Dampfærge »Deutschland« er Mandag Morgen paa sin planmæssige Godstransporttur fra Sassnitz til Trelleborg i Taage kollideret med den finske Dampner »Ester Thorden« og har lidt en Del udenbords Skade. Færgeren kunde dog fortsætte Sejldadsen. Den finske Dampner led nogen Skade paa Boven.

S.s. »Nordlys« lider Havari paa St. Lawrence

Lloyds meddeler:

Dansk Dampner »Nordlys« (tilh. Dampskibsselskabet »Norden«) har lidt noget Havari ved at støde paa en Klippe ved Cape Salmon. Skibet er gaaet tilbage til Quebec for at blive besigtiget.

Marsilles Havn

Havnearbejderne i Marseille har besluttet principielt at nægte at arbejde om Natten paa Son- og Helligdage. Paa Grund af denne Beslutning var det forleden umuligt at faa talrige Fragtdampere, der ogsaa havde Passagerer ombord, gjort sejlklar, da man ikke kunde faa de rejsendes Bagage sat i Land.

Stor Cementlast fra Rørdal

Rørdal Cementfabrik har udskibet 90,000 Sække Cement

med den 8,000 Tons store norske Dampner »Fernlane«. Denne Last, der er den største, Rørdal nogen Sinde har udskibet, er bestilt af Firmaet Christiani & Nielsen til et stort Brobygningsarbejde i Amerika.

Norsk Dampner bombarderet

Agence Havas meddeler, at den norske Dampner »Tirana« i Søndags Morges blev bombarderet af en Flyver af ukendt Nationalitet. Skibet befandt sig paa 36,36 Grader nordlig Bredde og 0,20 Grader vestlig Længde.

Wilhelm Wilhelmsens Rederi, der ejer »Tirana«, bekræfter Agence Havas' Meddelelse om, at Dampneren er blevet bombarderet fra Luften. En ung Mand, den 23-aarige H. P. Waack, hjemmehørende i Trondheim, blev dræbt.

Svensk Skib tilbageholdt i Holland

Paa Begæring fra hollandsk Side er det svenske Skib »W. R. Lundgren« blevet tilbageholdt i Hansweert. Skibet er lastet med mexikansk Olie fra Mexican Eagle Oil Companys eksproprierede Raffinaderier.

Til Rederiet er indløbet et Telegram fra Skibets Kapitajn om, at Lasten er blevet beslaglagt, og at det var »Balavisk Import Co.« i Haag, der varetager Distributionen for »Royal Dutch«, der fik Retspræsidenten i Middelburg for »Royal Dutch«, der fik Retspræsidenten i Middelburg for »Royal Dutch« til at afsige Beslaglæggelses-Kendelsen over Skibet. Da Skibet ankom til Hansweert paa Schelde-Floden, begærede Royal Dutch det belagt med Arrest som Sikkerhed for sine Fordringer paa den mexicanske Regering i Anledning af Ekspropriationen af Oliekilderne i Mexico.

»W. R. Lundgren« tilhører A/B Transatlantic i Göteborg

og afgik den 27. Juni fra Minatitlan i Mexico til Lands End for Ordre. Herfra fortsatte det til Holland. Benzinen tilhører ifølge »Handelsblad« i Amsterdam »Compania Mexican de Petroles (V. A. Aguila)« i Mexico City. Forsendelsen skal være sket i Henhold til den nyligt afsluttede Kontrakt mellem den mexicanske Regering og W. R. Davis & Co., New York, der i alt omfatter Leverancer til en Værdi af 45 Millioner Kr.

Atter engelsk Damper luftbombarderet

Reuters Bureaus Korrespondent meddeler, at den britiske Damper »Stanland« er blevet bombarderet og stukket i Brand af 5 Flyvemaskiner. Besætningen og den hollandske og italienske Kontrolloffer slap uskadt. Branden ombord blev senere slukket, men Broen var da brændt.

Otte Dokarbejdere, der befandt sig i Nærheden af »Stanland«, da den blev bombarderet, blev ramt af en Bombe og alle dræbt.

Damperen »Sonja« af Esbjerg solgt til Chile

Dampskibsselskabet »Dania«, hvis Reder er Konsul Chr. Andresen, har i disse Dage solgt Damperen »Sonja« af Esbjerg til Rederiet »Haverbeck & Skalweit« i Valdivia i Chile.

Købesummen for Skibet andrager efter Forlydende 1,100,000 danske Kroner.

»Sonja« er bygget i Hoboken i 1930. Det maaler 2061 Brutto Tons og laster 3650 Tons dw.

Havnearbejderstrejke paa Færøerne

Grundet paa Uoverensstemmelse mellem Arbejderne og Arbejdsgiverne i Vaag vedrørende Lønudbetaling nedlagde Arbejderne fra Lørdag Arbejdet. Arbejdsnedlæggelsen har medført, at en norsk Lastdamper »Hilda«, som i Vaag skulde indlaste Sall til Færøkulterne i Færingshavn, ikke har faaet indtaget Lasten. Skibet maa derfor gaa til Norge for at laste Sall. Med »Hilda« vil den britiske geologiske Ekspedition, som gik i Land fra »Valhal«, rejse til Grønland.

Skibsradiospørgsmaal

Der skal nu startes en veritabel Jagt paa de Skibe, hvis Radiotelegrafi forvilder sig ind paa de underholdende Radiostationers Bølglængde og generer Lysterne. Det er den internationale Radiounion, der tager Spørgsmaalet op, og over for jævnlige Forstyrrelser fra samme Skib kan Myndighederne skride ind og idømme Bøder.

»The Compass«

I sidste Numer af Socony-Vacuum Oil Co.s Publikation »The Compass« findes en hel Serie smukt illustrerede Artikler om nye danske og i Danmark byggede Skibe, bl. a. Nakskovs Skibsværfts Dieselskibe til Chile, Motorfærger »Peter Wessel«, Færø-Fiskernes Kutterflaade o. s. v.

Skibe og Flyvemaskiner

Fra Commission Internationale de Navigation Aérienne (C. I. N. A.) i Paris har de danske Myndigheder modtaget en Anmodning om til Lettelse for Lufttrafikken at gennemføre lignende Foranstaltninger, som er iværksat i en Række andre Luftfartsnationer, til at hjælpe Luftfartøjer, der flyver over det aabne Hav, til at erfare observerede Skibes Nationalitet.

Ministeriet for Industri og Handel og Søfart har derefter sendt Den almindelige danske Skibsførerforening en Skrivelse, i hvilken det henstilles til Foreningen, at den anmoder sine Medlemmer om at lade Nationalitetsflaget hejse paa større Skibe, der befarer bestemte Ruter, naar Luftfartøjer under Flugt over det aabne Hav observeres i Nærheden af Skibet.

Denne Foranstaltning skal give Flyvemaskinerne en Mulighed for Positionsbestemmelse.

»Østbornholm« til Chile

Bestyrelsen for Det østbornholmske Dampskibsselskab har indkaldt Aktionærerne til ekstraordinær Generalforsamling i Nexø for at behandle tre Forslag, henholdsvis om Bemyndigelse for Bestyrelsen til at sælge et af Selskabets Skibe, om Bemyndigelse til at kontrahere et nyt Skib og om Bemyndigelse til at optage det i denne Anledning fornødne Laan.

Baggrunden herfor er en Række Forhandlinger i de sidste Dage mellem Direktør Sonne Hansen og den øvrige Bestyrelse paa den ene Side og en chilensk Delegation paa den anden Side om Salg af Damperen »Østbornholm« til fremlidig Anvendelse i Kystfart paa Chile. Chileerne har i et og alt været tilfreds med Skibet, saaledes at Handelen ventes at gaa i Orden.

»Østbornholm« er bygget paa Flydedokken i København 1924. Den maaler 315 Registertons brutto og er saaledes godt 60 Tons mindre end »Nordbornholm«, der byggedes i 1920.

»K. G. Meldahl«

Frederiksstads mek. Verkstad i Norge har søsat en ny stor Damper, som har faaet Navn efter Værftets danskfødte Chef, Direktør K. G. Meldahl. »K. G. Meldahl«, der er bygget for Skibsreder Kaare Rasmussen i Sandefjord, er paa 7265 Tons, og dets Dampmaskine kan yde ca. 2500 Hestekræfter. Skibet er specielt bygget for Korn-Sejlad, og det har en Korn-Kapacitet paa 495,000 Kubokfod.

Ekspeditionen til Nordøst-Grønland

Forleden Eftermiddag startede »De unges Grønlands-ekspedition«, som er muliggjort ved Støtte af bl. a. Kaplajn Alf Trolle, der i sin Tid var Medlem af Danmarks-ekspeditionen, af Carlsberg og Tuborg-Fonden samt forskellige andre. Ekspeditionen, der gaar til Nordøstgrønland, har rent videnskabelige Formaal. Man vil blandt andet undersøge Eskimoernes Vandringer nord om Grønland. Ved Nordøstrundingen skal der oprettes en Vinterstation, og det er Meningen, at man vil overvintre saa langt mod Nord som muligt. Ekspeditionen er tænkt som en Fortsættelse af Danmarks-ekspeditionen, som sluttede i 1908.

Som Ekspeditionsskib benyttes Marslaskuden »Gama«, der er et udmærket Ishavsartøj. Der er Flyvemaskine ombord. Ekspeditionens Protektor, Prins Knud, var tilstede ved Afrejsen, og mange Venner og bekendte af Ekspeditionens Deltagere var mødt op for at vinke Farvel. Greve Egil Knuth er Ekspeditionens Leder sammen med Redaktør Ebbe Munck. Af andre Deltagere er Australier-Flyveren Michael Hansen, Radiotelegrafist Knud Bæk, Dr. phil. Poul Gelling og Magister Egil Nielsen. Desuden deltager 3 Grønlandere i Ekspeditionen.

100 Turlstrejser til København

Den lyske Turistdamper »Rugard« var forleden i København. I Anledning af, at dette var Turistrejse Nr. 100 foranstaltet af Nord- og Ost-Seevekehr G.M.B.H., var danske Gæster og prominente Deltagere i Færden indbudt til en Reception ombord paa Skibet.

Direktør Dubrow fra Nord- og Ost-Seevekehr hød velkommen, og mindede om, at ikke mindre end 86,000 Ty-skere paa disse 100 Farter har faaet et Glimt af Danmark at se.

Ombygningen af Færgeren »Valdemar«

Den gamle Statsbanefærge »Valdemar«, der efter Aabningen af Oddesundbroen overgik til Statens Isbrydnings-tjeneste, skal nu sættes i Stand til dette Formaal, og Omkostningerne herved vil andrage et Beløb paa omkring 200,000 Kroner.

Tilbudene paa Ombygningen skal være afgivet inden Udgangen af denne Maaned.

»Valdemar« skal være færdig til Aflevering fra det Værft, der faar overdraget Ombygningen til Udgangen af November Maaned.

Kedlerne i den gamle Færge, der er bygget 1886 paa Burmeister & Wains Værft, er nu i en saadan Forfatning, at de maa fornyes, og disse Kedler er allerede for længere Tid siden bestilt paa »Aalborg Værft«.

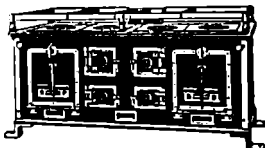
»Valdemar« skal i sin nye Skikkelse som Isbryder udelukkende anvendes i Limfjordens vestlige Del for at assistere Skibe gennem Farvandene til Havnene mellem Aalborg og Thyborøn.

»Hertha Mærsk« solgt

Dampskibet »Hertha Mærsk«, der er paa 1500 Brutto-ton, er af Skibsreder A. P. Møller solgt til Skibsreder Ahrenberg, Gøteborg, for 400,000 Kr.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

Ny Motorskonnert

Skibsreder Kure i Neksø solgte for nogen Tid siden sin Motorskonnert »Grete Kure« til et Konsortium, der vilde benytte Skibet til Fiskeri paa New Foundlands Bankerne. Skibsreder Kure har nu i Holland købt en Afløser for »Grete Kure«, nemlig den tremastede Motorskonnert »Cornelia«, der er paa 240 Bruttotons og 179 Netto. Det er bygget i 1917, og Købesummen var 82,500 Kroner.

»F. V. Mortensen«s første Bjærgning

Den nye Redningsdamper »F. V. Mortensen« har haft sin Debut. Forleden Aften rapporteredes til dens Station i Esbjerg, at Kutteren »Nordstrand« laa med Maskinskade. Kl. 18 modtoges Meldingen, og Kl. 18,10 stod Skibet ud af Havnen.

Kl. 1,30 om Natten blev den havarerede Kutter taget paa Slæb, og Kl. 10,35 om Formiddagen naaede begge Skibe velbeholdne ind til Esbjerg, »F. V. Mortensen« holdt 11 Milsfart paa Udturen og 8—9 Mil paa Hjemturen med Kutteren paa Slæb og trods østlig Vind.

Zaandam som Trælsthavn

Zaandam i Holland har udviklet sig til en af de mest moderne og bedst indrettede Havne for Losning af Trælsted. — Efter Fastsættelsen af de af B. & I. M. C. approberede Minimums-Rater har alle interesserede Parter gjort en paaskønnelsesværdig Indsats for at forbedre Ekspeditionen i den gamle og ansete Havn.

Der arbejdes nu i 2 Skift, d. v. s. fra Kl. 6 til Kl. 24. Lørdag dog undtaget, idet der paa denne Dag i Henhold til hollandsk Lov kun maa arbejdes fra Kl. 6 til Kl. 14. —

For at skaffe bedre Losningsforhold er der nu rejst ikke mindre end femten Lysmaster ca. 21 Meter høje, saaledes at der altid er tilstrækkeligt Lys forhaanden til udenbords Arbejde.

Efter at disse og andre Forbedringer er indført, har man kunnet forbedre Ekspeditionen for Trælstaade i ganske betydelig Grad. — F. Eks. har man med 4 Lugers Baade lossat langt over 200 stds. pr. Dag, og enkelte 1050 stds. Baade af Frederikstad-Typen har endog lossat op til 20 pCt. mere daglig.

Krigsforstærkning

Chefen for den svenske Marinestab har anmodet om at faa undersøgt Spørgsmaalet om Krigsforstærkning af svenske Handelsskibe. Kommercekollegiet anbefaler, at denne Undersøgelse bliver foretaget, forudsat at Repræsentanter for Værfter og Redere deltager i Arbejdet. Det tilkommer efter Kollegiets Opfattelse Staten at udrede de nødvendige Omkostninger saavel ved Krigsforstærkninger af Skibene som ved andre Forholdsregler, som maatte findes nyttige med Krig for Øje.

Rederiet »Anholt«

Rederiet »Anholt« har taget sine nye Lokaler under Knippelsbro-Rampen i Brug.

PERSONALIA

Jubilæum

Maskinmester *Svend Jensen* fejrede i Fredags 25 Aars Jubilæum for sin Tjeneste i D. F. D. S., hvor han blev ansat som Maskinassistent i 1913 og forfremmet til Under-Maskinmester i 1916. *Svend Jensen* er for Tiden 2. Maskinmester paa Damperen »Bellona«.

60 Aar

Fører af Progress' Damper »Fylla«, Kaptajn H. Mærsk-Lassen, fyldte i Torsdags 60 Aar.

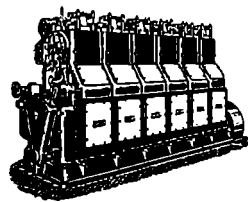
Dødsfald

Kaptajn *Svend Eigil Faber* er død, 64 Aar gammel. Kaptajn Faber, der var født i Løgstør, hvor Faderen var Skibsfører, kom efter sin Styrmandseksamen med større Sejlskibe og senere i Rederiet Schack Steenbergs Skibe, først som Styrmand og fra 1907 som Fører. I 1917 rejste han med Familie til Amerika, og han sejlede derefter indtil for faa Aar siden for et New York-Rederi. Kaptajn Faber kom hjem for at søge Helbredelse, men han overlevede ikke sin Sygdom.

Tidligere Skibsfører i Ø. K., Kaptajn *Jens Warrer*, Nordby paa Fanø, er død, 60 Aar gammel.

Kaptajn Warrer gjorde i mange Aar Tjeneste i Ø. K. i Bangkok, hvor han var Fører af en af Selskabets Bugserbaade. Efter sin Hjemkomst bosatte han sig paa Fanø.

En i sin Tid velkendt Mand i Søfartskredse, pensioneret Fuldmægtig *Axel Frederik Nielsen*, er 84 Aar gl. dod. Fuldmægtig Nielsen begyndte sin Løbebane som Smedelærling i Jylland, men fik allerede i 1871 Ansættelse paa Orlogsværftet, hvor han virkede i 50 Aar. En Tid lang sejlede han som Maskinmester i Flaaden, men blev senere Fuldmægtig i Maskinkorpset.



BUKH DIESEL MOTORER

4 TAKT

MED TRYKFORSTØVNING
MED TRYKOLBØSSMØRNINGHOVED-
MOTORER 6-600 H. K. HJÆLPE-
MOTORER

A/S MOTORFABRIKEN BUKH

TELF. 505 . KALUNDBORG . TELF. 506

POSITIONSLISTE PR. 26. JULI 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Købnv. 18.3.
s.s. *Aaro* afg. Setubal 19.7.
s.s. *Aaro*, Bastrup, ank. Learsport 20.7.
s.s. *Aase* ank. Boston 15.7.
s.s. *Aase* ank. Boston 15.7.
m.t. *Aase Mærsk* ank. Falmouth 10.7.
s.s. *Absalon* pass. København 16.7.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Dairen 21.7. til Singapore hjg.
m.s. *African Reefer* ank. London 26.7.
s.s. *Agnete* afg. Uleåborg 12.7.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Twillingate 11.7.
s.s. *Alabama* afg. Rotterdam 16.7. til River Plate.
s.s. *Alf* afg. Danzig 19.7. pass. Helsingborg 20.7.
s.s. *Alfa* afg. Requejada 26.7.
s.s. *Algarve* afg. Leixoes 24.7. til Kbhvn.
s.s. *Algier* afg. Alexandria 25.7. til Jaffa.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Colombo 24.7. til Penang udg.
s.s. *Atssund*, P. L. Hansen, ank. Montreal 23.7.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. St. Thomas 21.7. til London hjg.
m.s. *American Reefer* pass. Christobal 25.7.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Lissabon 5.7.
s.s. *Anna* ank. Wiborg 27.7.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Yokohama 12.7.
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Tientsin 15.7. udg.
s.s. *Anne* ank. Danzig 8.7.
m.s. *Argentina* afg. Rosario 25.7. til Buenos Aires.
m.s. *Arizona* ank. Aalborg 26.7.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Bayone 14.7.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Rouen 21.7.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Birkenhead 26.7. til Nakskov hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Derwenthaue 24.7.
s.s. *Aslaug* afg. Burntisland 14.7.
m.s. *Asnæs* pass. Färösund 25.7.
m.s. *Astoria*, S. Nørregaard, afg. San Pedro 18.7.
s.s. *Astra* ank. Aalborg 19.7.

s.s. *Astrid*, Madsen, dokker i København.
m.s. *Australian Reefer* ank. Los Angeles 24.7.
m.s. *Australien*, Hansen, pass. Cape Verde 23.7. p. R. t. Las Palmas hjg.
s.s. *Avance* oplagt.

B

s.s. *Banda* ank. Pomaron 26.7.
s.s. *Belgien* pass. Cuxhaven 21.7. p. R. t. Amsterdam.
m.t. *Bente Mærsk* pass. Gibraltar 15.7.
s.s. *Bertha* pass. Hirthals 20.7. vestgaende.
s.s. *Bergenshus* ank. Kbhvn. 24.7.
s.s. *Bes* pass. Helsingør. 26.7.
s.s. *Betta* pass. Brunsbüttel 25.7.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Swansea 13.7. til London.
s.s. *Birgit*, C. Vilsmark, ank. Calais 25.7.
s.s. *Birgitte* pass. Gibraltar 14.7.
s.s. *Birte*, Rasmussen, oplagt i København.
m.s. *Bornholm*, P. Haure-Petersen, pass. Gibraltar 24.7. p. R. t. Casablanca.
s.s. *Bothal*, H. Hansen, ank. København 25.7.
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Marseilles 26.7. til Port Said udg.
s.s. *Brasilien* afg. Neufahrwasser 22.7. til River Plate.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Zeebrugge 25.7.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Hull 29.6. til Buenos Aires.
s.s. *Britta* ank. Setubal 19.7.
s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 23.7. til Alexandria.
s.s. *Brosund*, J. Bundesen, afg. Murmansk 19.7. til Rotterdam, pass. Lødingen 22.7.
s.s. *Brynhild* ank. Montreal 22.7.

C

m.s. *California* afg. Rio 11.7. til Tenerife.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 1.7.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Christobal 26.7.
s.s. *Carmen* afg. Nice 25.7.
m.t. *Caroline Mærsk* pass. San Miguel 5.7.
s.s. *Charkow* ank. Middelfart 26.7.
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Seikashin 6.7.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

26.7.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEWYORK	455,75	AMSTERDAM	250,75
BERLIN	183,05	STOCKHOLM	115,65
PARIS	12,70	OSLO	112,70
ANTWERPEN	77,10	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	104,45	PRAG	15,85
ROM	24,20	WARSAWA	86,25

m.s. *Chile* afg. Penang 23.7. til Aden hjg.
 m.s. *Chilean Reefer* ank. Liverpool 26.7.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Gdynia 30.6.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 50° 39' N-38° 40' V 21.7. p. R. t. New York.
 s.s. *Christiansborg* ank. Kbhvn. 21.6.
 m.s. *Chr. Holm* afg. Talara 24.7. til Calau.
 s.s. *Cimbria*, J. Lund, afg. Danzig 22.7. til Boulogne.
 s.s. *Clara*, Jensen, oplagt i København.
 m.s. *Columbia*, A. Bonér, forv. ank. Dairen 28.7.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Redham Dock 20.7.
 s.s. *Cyrl*, S. J. Farup, ank. Swansea 19.7.

D

s.s. *Dagmar* afg. Livorno 26.7.
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 25.7.
 s.s. *Dania*, N. Danholt, afg. Odense 25.7. til Gdynia.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Finisterre 26.7. p. R. t. Rotterdam hjg.
 m.s. *Danmark* afg. North Shields 20.7 til Baytown.
 s.s. *Delaware* ank. Kbhvn. 23.7.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Gravesend 22.7.
 s.s. *Ebro* afg. Casablanca 25.7. til Tanger.
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Barry 21.7.
 s.s. *Effie Mærsk* afg. Bordeaux 11.7.
 s.s. *Egholm* afg. Famagusta 22.7. til Algier.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Hamburg 24.7.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Lissabon 26.6.
 s.s. *Elie*, H. J. Rasmussen, afg. Danzig 25.7.
 s.s. *Elisabeth* ank. Svendborg 15.7.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Cornerbrook 10.7.
 s.s. *Ellen* afg. Stettin 20.7. til Hamburg.
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn 4.6.
 s.s. *Else* pass. Helsingør 26.7.
 s.s. *Emanuel* afg. Mostyn 14.7. til Halifax Nova Scotia.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Quebec 14.7.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Suez 10.7. til Bahrein.
 s.s. *Energi* ank. Archangel 25.7.
 s.s. *England*, C. Stengade, ank. Bremen 25.7.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* afg. Gdynia 6.7.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* pass. Brunsbüttel 25.7.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Southampton til St. Thomas 28.7. udg.
 s.s. *Ester* afg. Nemours 22.7.
 s.s. *Esther Maria*, J. H. Lisberg, ank. Gdynia 23.7.
 s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, ank. København 23.7.
 s.s. *Estrid* afg. Rio de Janeiro 10.7. til Hamburg.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. La Libertad 15.7. udg.

F

m.v. *Fano* afg. Vestmanøerne 26.7.
 s.s. *Finland* pass. Dungeness 22.7.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Middlesbrough 26.7. til Antwerpen udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Kbhvn. 2.7.
 s.s. *Frankrig* afg. København 20.7. til Danzig.
 s.s. *Fredensborg* ank. Aarhus 24.7.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Kutdligssat 22.7.
 s.s. *Freya* ank. Poole 7.7.
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 15.7.
 s.s. *Frode* afg. Philadelphia 25.7. til New Orleans.
 s.s. *Fylla* afg. Königsberg 19.7.

G

s.s. *Gerd* afg. Hampton 13.7. til Antilla.
 s.s. *Georgia* afg. Neufahrwasser 16.7. til Santos.
 s.s. *Gerda* ank. Goole 26.7.
 s.s. *Gerda Toft* pass. Trannøy 25.7.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. San Pedro 14.7.
 s.s. *Gorm* afg. Frederikshavn 21.7. til Santos.
 s.s. *Grete* ank. Cardiff 25.7.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Hampton Rds. 11.7. til Panama Canal.
 s.s. *Gronland*, Chr. Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* ank. Riga 19.7.
 s.s. *Gudrun* afg. Cardiff 21.7. til Ghent.
 m.s. *Gudrun Mærsk* pass. Drumond Point 12.7.
 s.s. *Gunhild* pass. Dover 22.7.

s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Helsingør 22.7.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Hongkong 4.6.
 s.s. *Gyda* afg. New York 1.7.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt.
 s.s. *Hafnia*, C. Ravn, ank. Bremen 23.7.
 s.s. *Halfdan* afg. Dunkirk 23.7. til Middelfart.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, oplagt.
 s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 26.7.
 s.s. *Hans Broge* ank. Rafsø 19.7.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Odense 19.7.
 s.s. *Harald* ank. Manchester 25.7.
 s.s. *Harriet* pass. Helsingør 26.7.
 s.s. *Helena* ank. Calais 24.7.
 s.s. *Helga* pass. Christobal 23.7.
 m.s. *Helvig* afg. Lissabon 15.7. til Alexandra.
 m.s. *Henning Mærsk* ank. Havre 22.7.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Ystad 16.7.
 s.s. *Hertha Mærsk* solgt.
 s.s. *Hilde* ank. Beirut 8.7.
 s.s. *Hindsholm* ank. Kbhvn. 23.7.
 s.s. *Holland* ank. Shields 22.7.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Messina 25.7. p. R. t. Port Said 25.7. udg.
 s.s. *Inga*, oplagt i København.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Kainisto 19.7.
 s.s. *Inger* ank. Rotterdam 25.7.
 s.s. *Inger Toft* ank. Setubal 22.7.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, ank. Aalborg 25.7.
 m.s. *Ireland*, A. B. Meinertz, afg. Grangemouth 13.7. til Montevideo.
 s.s. *Ivan Kondrup*, C. Larsen, ank. Antwerp 25.7.
 s.s. *Ivar* afg. New York 19.7. til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 24.7.
 s.s. *Jacob Mærsk* afg. Glasgow 22.7.
 s.s. *Jan* oplagt i Kbhvn.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Carvo 3.7.
 m.s. *Java*, Christensen, ank. Nakskov 26.7. udg.
 s.s. *Jenny* ank. Aalborg 21.7.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. London 18.7.
 s.s. *Johanne* pass. Helsingør 26.7.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Antwerpen 14.7.
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 27.7. til Kbhvn.
 s.s. *Jonna* pass. Dungeness 27.7.
 s.s. *Juliane* afg. Sevilla 16.7.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Aden 26.7. til Port Said hjg.
 s.s. *Jutta* pass. Kbhvn. 26.7.
 s.s. *Jytte* afg. Aabenraa 13.7. til Danzig.
 s.s. *Jægersborg* ank. Køge 11.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt i København.
 s.s. *Kalu*, Brockmann, ank. Helsingør 16.7.
 s.s. *Karen Toft* afg. Setubal 23.7.
 s.s. *Karen* pass. Hanstholm 17.7.
 s.s. *Karla* afg. Cardiff 23.7.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 18.7.
 m.t. *Katrine Mærsk* pass. Cascaes 3.7.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Yxpila 14.7.
 s.s. *Kentucky* afg. Galveston 23.7. til Norfolk, Va.
 s.s. *Kirsten* pass. Spurn Ud 16.7.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Barry 15.7.
 s.s. *Kjøbenhavn* afg. Emden 25.7.
 s.s. *Knud* afg. Odense 26.7. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 20.7. til Tyne.
 s.s. *Knut* ank. Kotka 18.7.
 s.s. *Kongean* ank. Antwerpen.

L

s.s. *Laila* afg. Tocopilla 24.7.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. London 27.7. til Antwerpen hjg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* ank. Svendborg 13.7.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Saffi 17.7.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Port Said 14.7.
 s.s. *Lily* afg. Gdynia 18.7.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Algiers 23.7. til Alexandria.
 s.s. *Lilian* ank. Nemours 25.7.
 s.s. *Lilleborg* afg. Kbhvn. 25.7.
 s.s. *Linda* afg. London 25.7.
 s.s. *London* ank. Limhamn 21.7.
 s.s. *Lotta* pass. Helsingør 24.7.
 s.s. *Lotte* afg. Blyth 21.7.
 m.s. *Louisiana* afg. Nørresundby 26.7. til Åhus.
 s.s. *Lundby* ank. Montreal 19.7.
 s.s. *Lynæs* pass. Skagen 26.7.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Dolhouse 1.7.
 s.s. *Magnus* i Dok i Frederikshavn til 29.7.

s.s. *Maja* ank. Koivisto 26.7.
 m.s. *Malaya*, Nielsen ank. La Pallice 16.7. hjg.
 s.s. *Mano*, Albertsen. afg. Bordeaux 22.7. til Dakar.
 s.s. *Marna* pass. Christobal 23.7.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Philadelphia 21.7. til Baltimore.
 s.s. *Margit*, Johansen, oplagt i København.
 s.s. *Margrete* afg. Newcastle 17.7.
 s.s. *Margrethe* ank. London 25.7.
 s.s. *Marianne* ank. Aarhus 19.7.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Ostermoor 10.7.
 s.s. *Marie Toft* afg. San Juan 24.7.
 m.s. *Marocco* ank. Catania 25.7.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster. ank. Dorwenthaue 21.7.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Hull 18.7.
 s.s. *Marz* afg. Memel 18.7.
 s.s. *Maryland* ank. Frederikshavn 6.7.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Beyroth 14.7.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Bangkok 24.7. til Singapore hjg.
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 15.7. til Antwerpen.
 s.s. *Michael Jebson* afg. Bangkok 7.6. til Hongkong.

N

s.s. *N. C. Monberg*, L. P. Hansen, ank. Bremen 21.7.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* afg. Beeton 25.7.
 s.s. *Nancy* ank. Genoa 25.7.
 s.s. *Nerma* afg. Bordeaux 23.7.
 s.s. *Nevada* ank. Buenos Aires 22.7.
 m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Singapore 29.6.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Manilla 8.7.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Dublin 21.7. til Sunderland.
 s.s. *Niobe* ank. Casablanca 26.7.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* ank. Yawata 11.7.
 s.s. *Nordborg* ank. Baugie 22.7.
 s.s. *Nordby* ank. Danzig 12.7.
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 1.7. til Kobe, pass. Skagen 20.7.
 m.s. *Nordfarer* ank. Baltimore 2.7.
 m.s. *Nordhavet* pass. Mumbles 6.7. p. R. t. La Plata.
 m.s. *Nordhval* afg. Calcutta 9.7. til New Orleans.
 m.s. *Nordkap* afg. Albany 12.7. til Antwerpen.
 s.s. *Nordlys* afg. Gibraltar 8.7.
 m.s. *Nordpol* ank. Suez 16.7.
 m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, ank. Cavontes 22.7.

O

s.s. *Odin* afg. Gøteborg 27.7. til Kbhvn.
 s.s. *Olga* afg. Gdynia 19.7.
 m.s. *Olga S.* afg. New York 8.7.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Danzig 9.7.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, afg. Port of Spain 21.7.
 m.s. *Oregon* ank. Santos 13.7.
 s.s. *Orion* afg. Immingham 21.7.
 s.s. *Oslo* afg. Danzig 25.7.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Bona 20.7. til Dublin.
 s.s. *Ove Toft* pass. Zeebrugge 22.7.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Hammershus 19.7. vestgaaende.
 s.s. *P. N. Damm* pass. Skagen 20.7.
 m.s. *Panama*, Juul-Christensen, afg. Melbourne 13.7. til Manila hjg.
 s.s. *Paris* afg. Ivigtut 20.7.
 s.s. *Paula* pass. Cape Race 24.7.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 2.7.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Kobe 21.7.
 s.s. *Pia* pass. Skagen 23.7.
 s.s. *Polly* ank. Assens 19.7.
 s.s. *Prins Knud* ank. Tynen 27.7.

R

m.s. *Ragnhild* pass. Gibraltar 15.7. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Randa* ank. Pamaran 26.7.
 s.s. *Riga* afg. Næstved 26.7.
 s.s. *Rigmor* ank. Trangsund 16.7.
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 27.7. til Hamburg.
 s.s. *Rita Mærsk* i København.
 s.s. *Robert* pass. Ushant 22.7.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 21.7.
 s.s. *Rosenborg* ank. Drammen 22.7.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 26.7. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Rotterdam 13.7.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Dakar 16.7. til Bordeaux.
 s.s. *Scandia*, H. Lorenzen, afg. Flensburg 25.7. til Bremen.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.		

s.s. *Seine* ank. Riga 24.7.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Mulgrave 14.7. til Preston.
 s.s. *Selma* ank. Wiborg 25.7.
 s.s. *Sessa* ank. New York 23.7.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Singapore 23.7. til Hongkong udg.
 s.s. *Signe* ank. Genua 13.7.
 s.s. *Sigrud* afg. Middlesbrough 21.7. til Narvik.
 s.s. *Silkeborg* ank. Aalborg 17.7.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, afg. Manchester 22.7. til Glasgow.
 s.s. *Skagen* ank. Great Yarmouth 21.7.
 s.s. *Skagerak* ank. Gdynia 19.7.
 s.s. *Skandia* afg. Aruba 14.7. til Stockholm.
 s.s. *Skjold* ank. Bordeaux 24.7.
 s.s. *Skodsborg* ank. St. Louis du Rhone 25.7.
 s.s. *Stejpnær* afg. Kbhvn. 26.7. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, ank. Hamburg 21.7.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Dunnet Hd. 6.7. vestgaaende.
 s.s. *Sophie* ank. London 14.7.
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen 25.7. til Kolding og Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 30° N-45° 45' V 19.7. p. R. t. Norfolk.
 s.s. *Stella* ank. Sfax 22.7.
 s.s. *Stensby* afg. Vancouver 7.7.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Yawata 18.7.
 s.s. *Stockholm* afg. Greenock 25.7.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. St. John Nfl. 2.7.
 s.s. *Svanhild* afg. Aalborg 9.7. til New York.
 s.s. *Svend Pii* ank. Nyborg 12.7.
 s.s. *Søborg* ank. Kbhvn. 23.7.

T

s.s. *Taarholm* forv. afg. Liverpool 26.7. til Swansea.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, afg. Fremantle 16.7.
 s.s. *Tanja* pass. Hook 26.7.
 m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, forv. afg. Dairen 24.7.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Halden 28.7.
 s.s. *Tekla* pass. Dungeness 16.7. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Tennessee* afg. Madeira 23.7. til Kbhvn.
 m.s. *Thyra S.* ank. Dakar 21.7. p. R. t. Sunderland.
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 23.7. til Antwerpen
 s.s. *Tonny*, Schrøder, i Dok i Helsingør.
 s.s. *Tove* ank. Danzig 13.7.
 s.s. *Tovetil*, F. Bang, afg. Port Royal 21.7.
 s.s. *Transporter* afg. Burntisland 13.7. til Odense.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Gdynia 28.7. til Selby.
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 26.7. nordover.
 s.s. *Tula* ank. Antwerpen 24.7.
 m.s. *Tunis* ank. Kbhvn. 16.7.
 s.s. *Tureby* afg. New York 19.7.

U

s.s. *Ulla* pass. Ækvator 20.7.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Kbhvn. 19.7.
 s.s. *Uranienborg* afg. Houston 15.7.

V

s.s. *Valborg* pass. Skagen 14.7.
 s.s. *Vendia*, P. Lund, ank. Stettin 25.7.
 s.s. *Venus* afg. Keddby 21.7. til Plymouth.
 s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
 s.s. *Viborg* ank. Glasgow 23.7.
 s.s. *Viola* ank. Hamburg 21.7.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 10.7. til River Plate.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, H. Barfoed, afg. Adelaide 22.7.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. St. Abbs Hd. 22.7.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, afg. København 25.7. til Stettin.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 26.7. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE

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

Aalborg

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

RANDERS

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sej. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —
Brasilien — Nordafrika — Italien —
Spanien — Portugal — Færøer —
Belgien — Tyskland — Storbritannien —
Island — Norge — Sverige — Danmark —
Lettland — Litauen — Estland —

GIESCHE HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

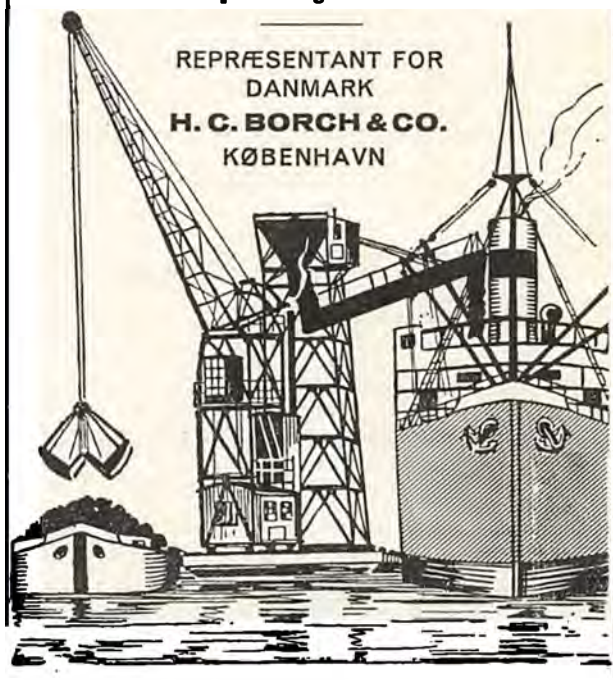
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.



VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAH** Telephone:
Vinkco 24880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

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

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

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 27. Juli 1938.

Nr. 30.

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

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, 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.

2217. (T). Danmark. Bornholm. Rønne. Lys- og Fløjtetønde midlertidig ind-
draget.

Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c. 55° 05' N. 14° 38' E. er inddraget for aarligt
Eftersyn.

2218. Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib genudlagt.

(U. f. s. Nr. 29/2106. Stockholm 1938.)

Almagrundet Fyrskib er atter udlagt paa Station paa c. 59° 09',₄ N. 19° 08',₆ E.
(E. f. S. Nr. 26/1925 1938.)

2219. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 29/2168. Stockholm 1938.)

Grundkallen Fyrskib paa c. 60° 33',₅ N. 18° 58',₃ E. er midlertidig ombyttet
med et Reservefyrskib, som paa begge Sider er mærket *Reserv.* Fyr og Taagesignaler
er uforandrede. Reservefyrskibet har Radiostation.

2220. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 29/2104 og 29/2105. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Storgrundet paa c. 61° 10',₀ N. 17° 24',₀ E. og *Vänta lilets grund* paa c. 62° 29',₆
N. 18° 14',₆ E.

(E. f. S. Nr. 51/3925 1937.)

2221. Sverige. Bottniske Bugt. Skellefteå Havn. Fyret Skellefte hamn, yttre
forandret.

(U. f. s. Nr. 29/2103. Stockholm 1938.)

Skellefte hamn, yttre Fyr paa c. 64° 40',₉ N. 21° 16',₅ E. er forandret og lyser
nu, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 74° til 79°. 3. Rødt i Pejll. fra 87° til 92°.

2. Hvidt i — - 79° - 87°.

Løvrigt er Fyret uforandret.

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

2222. Danmark. Sundet. København. Inderhavn. Uddybning. Tønder og Duc d'Alber fjernet. Tønde flyttet.

Der er foretaget en Udvidelse af 8,1 m Arcalet N. for *Kvæsthusbroen* paa en Strækning langs Flaadens Leje og af 7,5 m Arcalet herfra til *Wilders Plads*.

Samtidig er den N.-ligste Tønde S. for *Bomløbet* inddraget, de 5 Duc d'Alber i W.-ligste Række paa Havnens E.-Side ud for *Kvæsthusbroen* fjernet og Tønden ud for SW.-Hjørnet af *Christiansholm* flyttet til midt imellem de to N.-ligste Duc d'Alber ud for *Kvæsthusbroen*. c. 55° 40',₉ N. 12° 36',₁₁ E.

(Kort Nr. 303, 285 og 210. Havnelods, Side 120.)

2223. Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø E. Vrags Plads.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 29/2214 1938 meddeles, at den nøjagtige Plads for Vraget af Motorgaleasen *Godrun* er 55° 08' 37" N. 11° 10' 54" E., c. 0,95 Sm E. t. N. 1/4 N. for *Omø Ørespids* i 6,8 à 7 m Vand.

(E. f. S. Nr. 29/2214 1938.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2224. (T). Danmark. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 22. August—24. August d. A., begge Dage inklusive, i Farvandet W. for *Samsø*.

Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne 56° 02' N. og 55° 45' N. samt af Meridianerne 10° 28' E. og 10° 16' E.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

2225. (T). Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Dækværk under Bygning. Midlertidig Fyrbelysning.

Pæleramning til et nyt Dækværk E. for Indsejlingsrenden og c. 200 m N. for Indløbet til de W.-lige Havnebassiner er paabegyndt.

Det W.-lige Hjørne er om Natten afmærket med en klar Lanterne.

Holstebro-Struer Havn: c. 56° 29',₅ N. 8° 36',₀ E.

(Kort Nr. 259. Havnelods, Side 95.)

2226. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 6,0 m, i *Svaneholm* Fyrlinie: 5,0 m i *Sælhundeholm* Løb: 4,3 m, i *Gaaseholm* Løb: 1,0 m, i *Svaneholm* Løb: 0,4 m og i *Kobberø* Løb: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn 6,0 m over *Havrevlen* og 5,0 m i *Svaneholm* Fyrlinie, og 4,3 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Der findes mere Vand udenfor Fyrlinierne.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E. — 2,0 m.

b. 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E. — 3,0 m.

c. 56° 42' (48") N. 8° 13' (10") E. — 3,5 m.

(E. f. S. Nr. 23/1741 1938.)

2227. Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Kaholmen Fyr. Taagesignal forandret.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1938.)

Taagesirenen ved *Kaholmen* Fyr paa c. 59° 40',₇ N. 10° 36',₉ E. er ombyttet med en Nautofon. Samtidig er Signalet forandret til 2 Stød hver 30^s, Stød 3^s, Pause 1^s, Stød 1^s, Pause 25^s.

2228. Norge. Skagerrak. Dramsfjorden. Rødtangen. Taagesignal forandret.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1938.)

Taageklokken ved *Rødtangen* paa c. $59^{\circ} 31',_5$ N. $10^{\circ} 25',_5$ E. er ombyttet med en Nautofon, hvormed afgives 2 Stød hver 40^s , Stød 3^s , Pause 3^s , Stød 6^s , Pause 28^s .

2229. Norge. Skagerrak. Fulehuk Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed. Radiofyr oprettet.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1938.)

Taagesignalet ved *Fulehuk Fyr* paa c. $59^{\circ} 10',_5$ N. $10^{\circ} 36',_2$ E. er atter i Virksomhed.

Ved Fyret er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde $309,5$ kc/s (969 m). Type A 2. Tonefrekvens: 535 c/s. Normal Rækkevidde indtil videre: 60 Sm.

Signalet er:

1. Bogstaverne LMH 3 Gange med 1^s Mellemrum ...	20 s.
2. Pause.....	1 s.
3. 5 lange Streger med $0,6^s$ Mellemrum.....	27 s.
4. Pause.....	1 s.
5. Bogstaverne LMH	6 s.
6. Pause.....	1 s.
7. En lang Streg.....	16 s.
8. Pause.....	1 s.
9. Bogstaverne LMH	6 s.
10. Pause.....	1 s.
11. En lang Streg.....	16 s.
12. Pause.....	1 s.
13. Bogstaverne LMH	6 s.
14. Pause.....	1 s.
15. Synkronsignal (gives samtidig med det akustiske Taagesignals) 2 Streger, hver af 2^s Varighed med 2^s Mellemrum.....	6 s.
Udsendelsens Varighed.....	1 m. 50 s.
Pause.....	4 m. 10 s.
Periode.....	6 m. 00 s.

I usigtbart Vejr afgives Signalet hver 6^m , begyndende ved 4^m , 10^m , 16^m o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet ikke. Dog kan Skibe faa Radiofyret sat i Gang ved Anmodning herom til *Tjome* Radio med Oplysning om, til hvilken Tid Udsendelsen ønskes.

Radiofyret er synkroniseret med det akustiske Signal. Dette giver Synkronsignal 2 Gange i Løbet af Radiofyrets Sendetid. Synkronsignalet træder i Stedet for det regulære 1 Støds-Signal og bestaar af 2 Stød, hvert af 2^s Varighed med 2^s Mellemrum.

Det første Synkronsignal gives samtidig med Radiosignalets Pkt. 3. Omtrentlig Afstand fra Fyret i Sm angives af Antallet af modtagne Streger (under Pkt. 3) inden det akustiske Synkronsignal modtages, idet hver Streg angiver 1 Sm.

Det andet Synkronsignal gives samtidig med Radiofyrets Synkronsignal. Omtrentlig Afstand fra Fyret i Sm findes ved at dividere Antallet af Sekunder som observeres mellem Modtagelsen af de 2 synkroniserede Signaler, Radiofyrets og Taagehornets, med $5,5$, eller ved at multiplicere det samme Antal Sekunder med $0,18$.

Pausen foran det akustiske Signals Synkronsignaler er 24^s .

(E. f. S. Nr. 28/2070 1938. Kort Nr. 236.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**2230. Grønland W.-Kyst. Arsukfjord Anduvning. Grund.**

Paa Forbindelseslinien mellem Pladserne c. $60^{\circ} 58',_6$ N. $48^{\circ} 45',_6$ W. og c. $60^{\circ} 48',_5$ N. $48^{\circ} 49',_0$ W. er fundet Dybder under 100 m. De to lægste Dybder, nemlig 14 m og 20 m, ligger paa henholdsvis c. $60^{\circ} 49',_6$ N. $48^{\circ} 48',_6$ W. og c. $60^{\circ} 53',_1$ N. $48^{\circ} 47',_5$ W.

(Kort Nr. 148, 147 og 283.)

2231. Norge. Løka. Kjeldværøyr Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1938.)

Kjeldværøyr Fyr paa c. 65° 08',₄ N. 11° 44',₈ E. er forandret og lyser nu, som følger:
1.—4. Som før; 5. Rødt i Pej. fra 286° til 345°.**2232. Norge. Frøyfjorden. Frøyfjorden Fyr. Tænding udsat.**

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 11/742 1938 meddeles, at *Frøyfjorden* Fyr paa c. 63° 39' N. 8° 30' E. ikke vil kunne tændes før i Begyndelsen af September d. A.
(E. f. S. Nr. 11/742 1938.)**2233. Norge. Nordmørefjorden. Kråkholmen. Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1938.)

Kråkholmen Fyr paa c. 62° 58',₅ N. 7° 47',₁ E. er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 312° til 323°. | 5. Rødt i Pej. fra 127° til 145°. |
| 2. Hvidt i — - 323° - 358°. | 6. Hvidt i — - 145° - 186°. |
| 3. Rødt i — - 358° - 83°. | 7. Rødt i — - 186° - 221°. |
| 4. Hvidt i — - 83° - 127°. | |

2234. Norge. Nøgvafjorden. Fjertoftneset Fyr. Tænding udsat.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1938.)

Paa Grund af Arbejder ved *Fjertoftneset* Fyr paa c. 62° 42',₂ N. 6° 19',₅ E. vil dette ikke kunne tændes før i sidste Halvdel af August d. A.**2235. Norge. Sandsfjorden. Sandshamn. Bolleskjær Fyr flyttet og forandret.**

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1938.)

Bolleskjær Fyr er flyttet til Hovedet af den nyopførte Mole ved *Sandshamn* paa 62° 15' 06" N. 5° 29' 48" E. og benævnes fremtidig *Sandshamn* Fyr.

Fyret lyser nu, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 173° til 190°. | 5. Rødt i Pej. fra 302° til 331°. |
| 2. Hvidt i — - 190° - 223°. | 6. Hvidt i — - 331° - 334°. |
| 3. Grønt i — - 223° - 297°. | 7. Grønt i — - 334° - 97°. |
| 4. Hvidt i — - 297° - 302°. | |

2236. Norge. Stadt. Buholmen Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1938.)

Karakteren for *Buholmen* Fyr paa c. 62° 10',₁ N. 5° 05',₂ E. er forandret fra Et-Blink hver 5^s. til Et-Blink hver 6^s. Iøvrigt uforandret.**2237. Norge. Røværsholmen Fyr atter tændt.**

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1938.)

Røværsholmen Fyr paa c. 59° 27' N. 5° 04' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 25/1872 1938.)**2238. Danmark. Graadyb Fyrskib genudlagt.**Under Henvisning til E. f. S. Nr. 29/2153 1938 meddeles, at *Graadyb* Fyrskib paa c. 55° 20' N. 8° 05' E. er udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

(E. f. S. Nr. 29/2153 1938.)

2239. England. Themsen Munding. Afmærkning flyttet.

(N. t. M. Nr. 1483 London 1938.)

1. Tønden *South Knock* er flyttet c. 0,₃ Sm i Retning 67° til 51° 35' (18") N. 1° 36' (03") E.2. Tønden *Mid Shingles* er flyttet c. 0,₁ Sm i Retning SE. til 3 Sm 310° fra *South Shingles* Baake paa c. 51° 32' N. 1° 12' E.3. Lystønden *North Shingles* er flyttet c. 0,₁ Sm i Retning NE. til 0,₃₄₅ Sm 21° fra *North-West Shingles* Baake paa c. 51° 32' N. 1° 13' E.

2240. England. Lowestoft Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 40. Trinity House, London 1938.)

Lowestoft Fyr paa c. $52^{\circ} 29' N.$ $1^{\circ} 45' E.$ er blevet elektrificeret. Samtidig er Hovedfyret forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 30^s til at vise hvidt Et-Blink af $0,4^s$. Varighed hver 15^s . Bifyret viser fremdeles rødt, fast Lys.

(E. f. S. Nr. 13/949 1938.)

2241. (T). England. Newarp Fyrskib midlertidig ombyttet.

(N. t. M. Nr. 39. Trinity House, London 1938.)

Newarp Fyrskib paa c. $52^{\circ} 47' N.$ $1^{\circ} 53' E.$ er midlertidig for et Tidsrum af c. 3 Maaneder ombyttet med et Reservefyrskib, der fører Fyrlanternerne paa en Pælemast, halvt oppe. Fyrkarakteren er hvidt Et-Blink hver 10^s . Lysevnen er betydelig reduceret. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver 20^s . Undervandstaagesignal afgives med Klokke, Et-Slag hver $2\frac{1}{2}^s$.

Der vil ikke blive udsendt Meddelelse om Hovedfyrskibets Genudlægnng.

(E. f. S. Nr. 24/1801 1938.)

(Se Tillæg.)

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

2242. Frankrig. Passage de la Déroute. Lys- og Fløjtetønde udlagt.

(A. a. N. Nr. 28/1860. Paris 1938.)

Tønden *La Basse Jourdan* paa c. $49^{\circ} 06',9 N.$ $1^{\circ} 44',0 W.$ er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Lys- og Fløjtetønde med Ballon, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$. Synsvidde: 9 Sm.

2243. (T). Frankrig. Porsal. Lystønde forsvundet.

(A. a. N. Nr. 28/1862. Paris 1938.)

Lystønden *La Grande Basse de Porsal* paa c. $48^{\circ} 36',6 N.$ $4^{\circ} 46',2 W.$ er forsvundet.

2244. England S.-Kyst. Southampton Water. Over lake. Tønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 1494. London 1938.)

Over lake sorte og hvide Stumtønde paa $50^{\circ} 49' (25'') N.$ $1^{\circ} 18' (40'') W.$ er permanent inddraget.

2245. Irland E.-Kyst. Tuskar Rock. Fyr forandret. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 1358. London 1938.)

1. *Tuskar Rock* Fyr paa c. $52^{\circ} 12' N.$ $6^{\circ} 12' W.$ er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver $7\frac{1}{2}^s$.

2. Ved Fyret er oprettet et Radiofyr. Kaldesignal: EIK. Bølgelængde: $318,5 kc/s$ ($941,9 m$). Signalet er, som følger:

a. Bogstaverne EIK 4 Gange.....	8 s.
b. Grupper paa 6 Streger 15 Gange.....	40 s.
c. Bogstaverne EIK 4 Gange.....	8 s.
d. Grupper paa 6 Streger 15 Gange.....	40 s.
e. Bogstaverne EIK 2 Gange.....	4 s.
f. Pause.....	4 m. 20 s.
Hele Signalet.....	6 m. 00 s.
Gentagelse af Signalet.....	6 m. 00 s.
Pause.....	18 m. 00 s.
Periode.....	30 m. 00 s.

Signalet udsendes hver 30^m . begyndende 4^m . efter fuldt Klokkeslæt.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2246. Frankrig. Les Sables d'Olonne. Taagesignal atter i Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 28/1858. Paris 1938.)
Taagesignalet paa Spidsen af *Jetée des Sables* paa c. $46^{\circ} 29',_4$ N. $1^{\circ} 47',_5$ W. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 49/3817 1937.).
2247. Portugal W.-Kyst. Tejo Floden Anduvning. Guia Fyr forandret. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1402. London 1938.)
Guia Fyr paa c. $38^{\circ} 42'$ N. $9^{\circ} 27'$ W. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s . Flammens Højde: 51 m. Synsvidde: 19 Sm. Fyret er synligt mellem Pejlingerne 326° og 92° .
I samme Taarn er tændt et nyt Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 50 m. Synsvidde: 12 Sm. Fyret er synligt mellem Pejlingerne 278° og 292° .
2248. Afrika W.-Kyst. Liberia. Grand Bassa Point Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1499. London 1938.)
Grand Bassa Point Fyr paa c. $5^{\circ} 52'$ N. $10^{\circ} 04'$ W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5^s . Synsvidde: 11 Sm.
2249. Canariske Øer. Maspalomas Ankerplads. Morro Colchas Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1493. London 1938.)
Morro Colchas Fyr paa c. $27^{\circ} 44'$ N. $15^{\circ} 35'$ W. er nu synligt i Pejlinger fra 242° til 93° . Iøvrigt uforandret.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2250. Frankrig. Marseille. Digue du Fort Saint-Jean Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 28/1863. Paris 1938.)
Digue du Fort Saint-Jean Fyr paa c. $43^{\circ} 17',_9$ N. $5^{\circ} 21',_6$ E. er forandret og viser nu grønt Lys med Gruppe-Formørkelsler, Tre-Formørkelsler hver 12^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$.
(E. f. S. Nr. 24/1824 1938.)
2251. (T). Malta SW. Undervandshindringer udlægges.
(N. t. M. Nr. 1470. London 1938.)
I August, Oktober og November d. A. vil der være udlagt Undervandshindringer, der er farlige for Sejladsen, paa nedennævnte Omraader, hvis Positioner er angivet i Forhold til *Dellimara Point* Fyr paa c. $36^{\circ} 49'$ N. $14^{\circ} 34'$ E.:
a. En Cirkel med Radius 2 Sm og Centrum 17 Sm 247° fra Fyret.
b. En Cirkel med Radius 2 Sm og Centrum 11 Sm 247° fra Fyret.
c. En Cirkel med Radius 2 Sm og Centrum $8,5$ Sm 247° fra Fyret.
Man anmodes om at undgaa disse Omraader.
2252. Grækenland. Saloniki Bugt. Mikro Karabournou Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 64. Athen 1938.)
Mikro Karabournou Fyr paa c. $40^{\circ} 34',_9$ N. $22^{\circ} 57',_6$ E. er forandret og viser nu rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s . Iøvrigt uforandret.
2253. (T). Tyrkiet. Sorte Hav. Chilé Fyr midlertidig forandret.
(A. a. N. Nr. 73. Istanbul 1938.)
Chilé Fyr paa c. $41^{\circ} 10'$ N. $29^{\circ} 37'$ E. er for Tiden under Reparation og erstattet af et midlertidigt Fyr med samme Fyrkarakter, men med betydelig nedsat Lysstyrke. Synsvidde: 17 Sm.

2254. (T). Cypern SE. Undervandshindringer udlægges.

(N. t. M. Nr. 1471. London 1938.)

I September d. A. vil der være udlagt Undervandshindringer inden for en Cirkel med Radius 3 Sm og Centrum paa c. 34° 43' N. 34° 07' E.

Man anmodes om at undgaa dette Omraade.

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

2255. Bengalske Bugt. Rangoon Floden Indløb. Fyrbelysning forandret.

(N. t. M. Nr. 1189. London 1938.)

1. *Spit* Fyrskib er flyttet 3,0 Sm i Retning 211° fra den tidligere Plads til 1,17 Sm 178° fra Opmaalingsbaake Nr. 3 A paa 16° 24' (30") N. 96° 19' (50") E.

2. *Centre Eastern* Lystønde er flyttet 0,4 Sm i Retning 175° til 1,1 Sm 131° fra ovennævnte Baake.

3. *Centre Spit* Lystønde er flyttet 1,4 Sm i Retning 200° til 0,63 Sm 78° fra ovennævnte Baake.

4. *West Narrows* Lystønde er flyttet 1,2 Sm i Retning 3° til 1,86 Sm 35° fra ovennævnte Baake og viser nu hvidt Et-Blink hver 3^s.

5. *East Narrows* Lystønde er flyttet 1,15 Sm i Retning 16° til 2,08 Sm 49° fra ovennævnte Baake og viser nu hvidt Et-Blink hver 2^s.

2256. Malacca Stræde. Sumatra N.-Kyst. Banke eksisterer ikke.

(N. t. M. Nr. 1348. London 1938.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 8/567 1938 meddeles, at de deri nævnte Dybder ved en foretagen Undersøgelse ikke er fundet og derfor udgaar.

Dybden paa nedenauførte Pladser i Forhold til *Diamond Point* Fyr paa c. 5° 16' N. 97° 29' E. er, som følger:

1211 m	61,5	Sm 291°	fra Fyret.
1123 m	58,5	Sm 291°	- —
1103 m	55,5	Sm 291°	- —
1085 m	52,5	Sm 292°	- —
980 m	49,5	Sm 292°	- —

(E. f. S. Nr. 8/567 1938.)

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

2257. Siam Bugt. Pulo Obi. Grunde.

(N. t. M. Nr. 1480. London 1938.)

Nedennævnte Grunde findes i de vedføjede Afstande og Retninger fra *Pulo Obi* Fyr, der ligger paa c. 8° 26' N. 104° 48' E.:

1.	En 14,6 m Grund	1,21	Sm 230°.
2.	- 5,0 m	— 1,44	Sm 249°.
3.	- 5,0 m	— 1,83	Sm 261°.
4.	- 7,3 m	— 3,10	Sm 283°.
5.	- 6,9 m	— 3,00	Sm 293°.
6.	- 6,0 m	— 2,99	Sm 300°.
7.	- 4,1 m	— 1,63	Sm 308°.
8.	- 5,0 m	— 1,69	Sm 318°.

2258. Sibirien. Askold Stræde. Forbudt Ankerplads.

(N. t. M. Nr. 1308. London 1938.)

Ankring er forbudt inden for et Omraade med nedennævnte Grænser:

E.-Grænse: En Linie fra *Stupenchat Point* paa c. 42° 47' N. 132° 21' E. i Retning 14° til *Baklani Rocks* og derfra i Retning 327° til *Maidel Point*.

N.-Grænse: En Linie fra *Maidel Point* i Retning 275° til *Suisoeva Point*.

W.-Grænse: En Linie fra *Suisoeva Point* i Retning 178° til *Askold Island*.

S.-Grænse: Kysten af *Askold Island*.

- 2259. Sibirien. Putyatina Island N. Forbudt Ankerplads.**
(N. t. M. Nr. 1308. London 1938.)
Ankring er forbudt inden for et Omraade med nedennævnte Grænser:
N.-Grænse: En Linie fra *Abrek Point* paa c. 42° 55' N. 132° 25' E. i Retning 136° til *Startzeva Point*.
S.-Grænse: En Linie fra *Sredni Point*, c. 1 Sm W. for *Abrek Point*, i Retning 131° til Kysten af *Putyatina Island*.
- 2260. Sibirien. Peter den Stores Bugt. Gerasimova Island. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1364. London 1938.)
Gerasimova Island Fyr paa c. 42° 55' N. 131° 28' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 3^s.
- 2261. Sibirien. Peter den Stores Bugt. Jitkova (Zhitkova) Point. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1364. London 1938.)
Jitkova (Zhitkova) Point Fyr paa c. 43° 01' N. 131° 56' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 3^s.
Navnet er forandret til *Zhitkova*.
- 2262. Sibirien. Amur Bugt. Forbudt Ankerplads.**
(N. t. M. Nr. 1308. London 1938.)
Ankring er forbudt inden for et Omraade med nedennævnte Grænser:
N.-Grænse: En Linie fra *Krasnui Point* paa c. 43° 12' N. 131° 55' E. i Retning 268° til Kysten af *Peschani Halvø*.
S.-Grænse: En Linie fra S.-Spidsen af *Peschani Halvø* i Retning 89° til Kysten S. for *Krasnui Point*.
- 2263. W.-Australien. Hamelin Bugt. Hamelin Island Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1490. London 1938.)
Paa Toppen af *Hamelin Island* er paa c. 34° 13' S. 115° 02' E. tændt et Fyr, som viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s. Flammens Højde: 35 m. Synsvidde: 16 Sm. Hvidt, firkantet Betontaarn. Fyret er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 18/1384 1938.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 2264. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Hobro. Havnereglement.**
Under den 19. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Hobro* Havn (c. 56° 38',₃ N. 9° 48',₂ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske* Havne (Broer)“.
- Sejladsen til Havnen foregaar ad de uddybede Løb, for hvilke „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand“ af 29. Juli 1927 (jfr. Søfartsministeriets Bekendtgørelse Nr. 142 af 6. April 1932) er gældende.
- 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 det østre Endepunkt for Indfatningsbolværket paa Havnens Nordside til Yderenden af Beddingen paa Havnens Sydside samt derfra videre af en ret Linie til Yderenden af Baadehavnens Dækmole.
- Havnen bestaar af et mod Fjorden aabent Bassin samt af en Sydøst for den egentlige Havn beliggende mindre Baadehavn.
- Dette Reglement træder i Kraft den 1. September 1938.
(Havnelods, Side 92.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Højs Nr. *England:*

R 216 A Bay of Bengal. Northern part of Mergui archipelago.

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

- 2265. (P). Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Fyrbelysning forandres.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 24/1850 1938 meddeles, at den deri omtalte Forandring af Fyrbelysningen ved *Helsingør* Havn finder Sted den 1. August d. A. c. 56° 02' N. 12° 37' E.
(E. f. S. Nr. 24/1850 1938.)
- 2266. Danmark. Sundet. Kalveboderne N. Lystønde udlagt.**
Lystønden *Kalveboderne N.* paa c. 55° 35' N. 12° 31' E. er udlagt paa Station.
(Fyr-Fort. Nr. 303.)

III. Kattogat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2267. Danmark. Kattogat. Aarhus Havn. Uddybning. Midlertidig Afmærkning inddraget.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 8/519 1938 meddeles, at der nu foran den nye *Kaj 12* er uddybet til 7,5 m, saaledes at 7,5 m Kurven ligger 5—6 m foran den nye *Kaj-flugt* (i Forlængelse af *Kaj 10*). Bygningen af selve *Kajmuren* fortsættes stadig.
Den hvide Bøje, som har afmærket Stedet for ovennævnte Yddybning, er inddraget.
c. 56° 09' N. 10° 13' E.
(E. f. S. Nr. 8/519 1938. Kort Nr. 252 og 227. Havnelods, Side 31 og Tillæg Nr. 1, Side 3.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2268. Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib genudlagt.
Fyrskibet *Vyl* paa c. 55° 22' N. 7° 41' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 18/1356 1933.)
-

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“
Stiftet 1899
Aktiekapital 8. Millions Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KØBENS 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.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY



KØBENHAVN K.
TOLDRODGADE 18

DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Iøvrigt leveres alle Arter af:

- | | |
|---------------------------|-----------------|
| Skibshjælpemaskiner | Fødevandsfiltre |
| Kulsyre-Ildslukningsanlæg | Evaporatorer |
| Brandalarmeringsanlæg | Armatur |
| Oliefyrringsanlæg | Pumper |
| Staalpropeller | Ventilatorer |
| Oliefiltre | etc. |
| Fødevandsforvarmere | |

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KJØGE

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

NØRRESUNDBY

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

ODENSE

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATAUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

Rasmus Christensen

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

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

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

RANDERS

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 806

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

SKIVE

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 31

TORS DAG 4. AUGUST 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTENS VANSKELIGHEDER

I gamle Dage, det vil sige Aarene før Verdenskrigen, Ida alt gik saa roligt og fredeligt, og der sjældent indtraf Overraskelser af den pinlige Art, som vi nu snart daglig udsættes for, fablede Folk i Fred og Ro om Idéer, som de syntes, det var Umagen værd at tale for — om ikke andet. En af dem var en Idé, der efter Krigen og efter farlige Kriser har vokset sig ualmindelig stærk og faaet et andet Navn, nemlig Selvforsyningsidéen. Den oprindelig saa uskyldige Bevægelse, der prædikede, at ethvert Land først og fremmest skulde bruge sit eget, har i Tidens Løb udviklet sig til et Uhyre, der kræver, at ethvert Land skal have nok i sit eget. Hele den urofyldte politiske Atmosfære, vi lever i, bidrager kun altfor godt til at forøge denne Tendens.

Den er i sig selv farlig, men paa intet Omraade er den farligere end indenfor Skibsfarten, det mest internationale Erhverv af alle. Imidlertid ser det i Øjeblikket ud til, at vi skal gennem overordentlig vanskelige Tider netop som Følge af Selvforsyningsidéerne, der overført paa Skibsfarten bliver til: Landets Varer i Landets Skibe. Der har paany rejst sig stærke Røster i saa Henseende i England, og den gamle Navigation Act, der ofte truer, er paany halet frem. Der vil efter alt at dømme ske noget indenfor britisk Skibsfart, alvorlige Ting, der kan blive til den største Fare for Udviklingen indenfor hele Erhvervet — i alle Lande. Og de Udtalelser af den tyske Skibsfartsmand, Statssekretær Koenigs, som vi bringer andet Steds i Bladet, tyder jo heller ikke særlig godt. Det maa desværre befrægtes, at der forestaar alvorlige Overraskelser for Skibsfarten. Naar dertil saa kommer, at man for Tiden kun kan regne med Fragter, fordi Oprustningen stadig kræver sit, og man dog naturnødvendigt ikke kan blive ved at opruste i det uendelige, uden at det fører til Krig — ja, saa er der egentlig kun to Muligheder, enten en Eksplosion, det vil sige Krig, eller Ophævning af Rustningerne, og derigennem bliver den sidste Rest Fragter taget fra Skibsfarten — altsaa i begge Tilfælde et sørgeligt Resultat. For hvad er der for andre Muligheder? Selvforsyningssspøgelset har jo i den Grad formaaet at gøre sig gældende i de forskellige Lande, at mange af dem er delvis afspærrede, og denne Tendens er jo direkte en Trusel mod Skibsfarten, selv hvor der kun er Tale om almindelig Handel. Saa længe derfor denne Selvforsyningsaaend bliver ved ved at vokse sig stærk rundt om i Verden, er Retningslinien forkert — og Skibsfarten maa blive ved at understrege, at den er et internationalt Erhverv, fremfor noget andet, men det er Toner, der i et opfanteret, nationalistisk Europa ikke rigtig er Jordbund for.

SITUATIONEN

At der har ligget en stærkt politisk farvet Baggrund for Hitlers »Privat-Gesandt«, Kapt. Wiedemanns Forhandlinger for nylig i London med Lord Halifax, umiddelbart før denne rejste til Frankrig, er forlængst en given Sag. At der ogsaa har ligget vægtige finansielle Momenter bagved Tysklands Forhandlinger med England og Englands tilsyneladende

meget imødekommende Stilling overfor disse, turde være lige saa givet.

I Tyskland ønsker man ikke Kaprustningerne videreført for stærkt. Man vil i Øjeblikket foretrække at have fornøden Kapital til en Række meget store, andre Projekter, bl. a. Berlins Ombygning og Saneering, Bygningen af Autostradaerne, Rejsningen af store Skibsværfter osv. Ad disse Veje vil man nemlig i Tyskland kunne opretholde Beskæftigelsen — udenom yderligere Forcering af Rustningerne.

I England har Chamberlain for nylig opgjort de beregnede Udgifter ved Englands Oprustning til 1 Milliard £, — et Beløb, der, i Betragtning af, at kun en relativt ringe Del deraf tages gennem Laan, Resten formentlig gennem Skatterne, ikke kan undlade at gøre et vist Indtryk i England, ogsaa under Hensyn til, at den økonomiske Udvikling i England ikke er tilfredsstillende for Tiden.

Og paa Basis af disse Bedømmelser i de to Lande skulde man i nogen Grad have fundet hinanden.

Om den engelske Baggrund for den foreliggende Situation findes der en Række interessante økonomiske Oplysninger, der fuldt ud motiverer, at England kunde ønske en Bremse paa Kaprustningerne.

Selve Bank of Englands Status er i og for sig ikke utilfredsstillende, — efter Opgørelsen pr. 13. Juli var Guldbeholdningen 327,4 Mill. Pd. Stl. overfor en Seddelmasse paa 488,1 Mill. Pr. Stl., altsaa en særdeles tilfredsstillende Dækningsprocent.

Men Handelsbalancen stiller sig alt andet end gunstigt. I 1. Halvaar i Aar har Englands Import været paa 469,6 Mill. Pd. Stl. mod tilsvarende i Fjor 484,1 Mill. Pd. Stl., en ret beskedent Nedgang, der kan referere sig til Prisfaldet paa forskellige Varer. Eksporten var for 1. Halvaar i Aar 233,2 Mill. Pd. Stl. plus en Reeksport paa 32,8 Mill. Pd. Stl. mod i Fjor henholdsvis 251,2 og 40,6 Mill. Pd. Stl. Handelsbalancen viser saaledes for 1. Halvaar i Aar et Indførselsoverskud paa ca. 203 Mill. Pd. Stl. eller godt 11 Mill. Pd. Stl. mere end for 1. Halvaar i Fjor. Dertil kommer, at en detailleret Opgørelse for adskillige engelske Industrier, i første Række Tekstilindustrien, derefter Jern- og Metalindustrien osv., viser for 1. Halvaar i Aar en mængdemæssig Nedgang i Eksporten med op til 25 pCt., altsaa i Virkeligheden en højst alvorlig Situation.

I 1935 viste Englands Betalingsbalance et Overskud paa ca. 32 Mill. Pd. Stl., men i Fjor var der et Underskud paa 52 Mill. Pd. Stl., og for indeværende Aar ventes dette Underskud at ville blive endnu større, — engelsk Skibsfart indbringer ikke, hvad den indbragte i Fjor, og England kan ikke faa Renter og Afdrag hjem paa engelsk Kapital, udlaant til eller paa anden Vis investeret i nødlidende Stater, ikke mindst i Mellem- og Sydamerika.

Situationen er i England bleven opfattet som saa alvorlig, at der endog har været Rygter fremme om, at Sterling faktisk med sin nuværende Kurs noteredes for højt paa Verdensmarkedet.

Det anses imidlertid for ganske udelukket, at man i England skulde begynde at røre ved Sterlingkursen.

Stenningen i de sidste Dage, ikke mindst efter Forhandlingerne med Tyskland, er forbavsende optimistisk — trods de utvivlsomme Vanskeligheder, der har vist sig.

TYSKLANDS SKIBSFARTSPOLITIK

Ved den af Byen Düsseldorf arrangerede Skibsfarts- og Havnedag holdt Statssekretær Koenigs et Foredrag om tysk Skibsfarts Politik, og herunder ogsaa Havnepolitikken. Det er ikke første Gang, at Statssekretær Koenigs udtaler sig heom, men denne Gang er det specielt Rhinhavnene, det gælder: Rhinhavnene og den rhinske Industri skal og maa vide, at Rhinen udøver en stærk Tiltrækningskraft, som man maa stille en Modvægt overfor, da ellers de tyske Søhavne lider for stærkt derunder.

De skal forstaa, — hedder det i Statssekretærens Sprog — at det er af national Betydning, at Havnene benyttes til Ind- og Udladning for derigennem at spare Tyskland for store Deviserudgifter. Det samme maa de hollandske og belgiske Industrier forstaa, da de, takket være Tysklands Økonomis stærke Udvikling, ikke har nogen Grund til at klage! Problemet bestaar her i at finde i hvor høj Grad de skal benyttes, om Nødvendigheden deraf er der ingen Tvivl.

Med ligesaa tydelige Ord udtalte Statssekretær Koenigs sig om den tyske Skibsfarts Livsinteresser, og han betegnede den tyske Skibsfarts Genopbyggelse som den første store historiske Gerning efter Krigen! Regeringen havde Tro til, at de tyske Redere og »Søfarende« kunde bære Fremtiden. Af den Grund har Staten ladet være med at paaligne Rederne Forpligtelser eller træffe Forholdsregler, der kunde have diskriminerende Karakter overfor andre Landes Flag. Men det maa paa den anden Side forlanges af de tyske Afskibere, at de føler sig i Skæbnefællesskab med de tyske Redere og handler i Overensstemmelse hermed. For kun gennem et Samarbejde mellem Handel, Industri og Skibsfart kan Reder, Kaptajn og Søfolk arbejde og udfylde deres »hellige Opgaver«, nemlig at styrke Tysklands Stilling til Søs, og hvor det er nødvendigt, forsvare den!

Det er i alle Tilfælde Ord, der ikke er til at misforstaa.

DEN ØKONOMISKE SITUATION

Mens man i forrige Uge havde visse Lyspunkter at notere fra Amerika, synes nyere Meddelelser at vise mørkere Punkter. Det gælder bl. a. Jern- og Staalproduktionen, som i Juni er gaaet betydelig mere ned end ventet. Staalproduktionen var den laveste siden August 1935, og Jernproduktionen den laveste siden November 1935, tilmed paa en Tid, hvor Oprustningen stadig sluger en meget stor Del af Produktionen. Man kan ikke engang skyde det ind under sæsonmæssige Indflydelser, for i Sammenligning med Juni i Fjor er den daglige Produktion af Jern og Staal gaaet ned med ikke mindre end 22½ pCt.

Storbritanniens Udenrigshandel viste atter i Juni krattig Nedgang. Importen var 13,2 pCt. lavere end i Juni i Fjor, og Eksporten gik ned med ikke mindre end 19 pCt. For Tekstilindustriens Vedkommende er der Tale om en Nedgang i Sammenligning med i Fjor, paa mellem 35 og 45 pCt., og ogsaa andre Industrier har store Vanskeligheder med Eksporten. Det er derfor forstaaeligt at den britiske Industri-Føderation er ude for at finde Veje til at afbøde denne uheldige Udvikling.

VERDENSHANDELEN I 1937

Folketorbundets økonomiske Oplysnings-Section har udsendt sin Oversigt over Verdenshandelen i 1937. Dette Værk, med alle tilgængelige Oplysninger om den internationale Handel, opdelt efter Varegrupper og Lande, er derfor et fortrinligt Grundlag for en Vurdering af den Udvikling, Verdenshandelen har undergaaet i de senere Aar.

Verdenshandelens Værdi, maalt i Guld — idet de

enkelt Landes Møntenheder er omregnet til deres »Guldværdi« — steg med 23 pCt. i Løbet af 1937, hvilket var en Stigning tre Gange saa stor som i 1936. Paa den anden Side steg ogsaa *Priserne* paa de Varer, der indgik i den internationale Handel, idet den gennemsnitlige Prisstigning udgjorde 8—9 pCt. *Mængden* af den internationale Handel steg reelt med omkring 13 pCt., medens Stigningen i Mængde udgjorde omtrent 5 pCt. i hvert af de foregaaende to Aar. I 1937 var Verdenshandelens Kvantum omtrent naaet op paa samme Niveau som i 1929, idet der kun manglede 3 pCt. I denne Forbindelse maa man dog pege paa, at en *normal* Udvikling af Verdenshandelen i de mellemliggende Aar sandsynligvis vilde have indeholdt en Stigning, alene paa Grund af Befolkningstilvæksten.

Undersøger man Verdenshandelens Fordeling blandt de væsentligste Hovedgrupper, viser det sig, at Handelen med *Raavarer* i Kvantum laa 11—12 pCt. højere i 1937 end i 1929, medens Levnedsmidler og industrielle Færdigvarer i Kvantum var henholdsvis 7 og 14 pCt. lavere end i 1929. Den forøgede Omsætning af Raavarer — i Forbindelse med Prisstigningen paa Raavarer — betød, at den Fremgang i de raavareksporterende Landes Handelsbalance, der gradvis var indtraadt efter 1932, naaede sit Maksimum i Foraaret 1937, medens de paagældende Landes Handelsbalance som Følge af Prisfaldet for de fleste Varer siden har været paavirket af den faldende Eksportværdi.

Det viser sig da ogsaa, at Handelsbalancen for de fleste raavareeksporterende Lande i Løbet af 1937 viste Tilbagegang i Eksportoverskud eller Stigning i Merimporten. For U. S. A. bragte Aaret en betydelig Ændring, idet Handelsbalancen udviste et stort Eksportoverskud, medens der havde været Merimport det foregaaende Aar; for England gik Udviklingen i den modsatte Retning, idet Englands Merimport steg med en Fjerdedel.

Den omtalte Forandring i Handelen med Raavarer, der indtraadte i Løbet af Aaret 1937, kan hovedsageligt tilskrives den formindskede Raavareimport i U. S. A. paa Grund af dette Lands aftagende Produktionsaktivitet, men en medvirkende Faktor var Nedgangen i Japans Indkøb af importerede Varer efter Udbrudet af den japansk-kinesiske Konflikt.

Hvad Handelen med færdige Industrivarer angaar, viser Statistiken, at Stigningen især kan henføres til den store Efterspørgsel fra de raavareeksporterende Lande samt fra England, hvis Import af industrielle Færdigvarer i Kvantum var højere end i 1931. De Industrilande, der især profiterede af den forøgede Efterspørgsel i 1937, var U. S. A. og Tyskland samt nogle mindre europæiske Industrilande. For Englands Vedkommende viste Eksporten ogsaa en stigende Tendens, men paa Slutningen af Aaret blev den modvirket af en stigende indenlandsk Efterspørgsel, og Frankrigs Eksport af færdige Industrivarer viste kun en ringe Fremgang i 1937.

PRINS AXEL 50 AAR

Østasiatisk Kompagnis Direktør, Prins Axel, fylder 12. August 50 Aar. Efter Etatsraad H. N. Andersens Død er Prins Axel blevet det samlende Midtpunkt indenfor det store Kompagni, og han har en sjælden Evne til at være Midtpunktet her.

Der har altid staaet Sympati om denne alsidigt begavede Søn af det danske Kongehus. Som den eneste danske Prins, der aktivt er traadt ind i Erhvervslivet var han paa Forhaand sikker paa Erhvervslivets Mænds Sympati, men Prins Axel er ikke nøjedes med at være Topfigur. Fra sine Søofficersdage har han været vant til at bestille noget, og han ved, at det er et krævende Arbejde og en meget krævende Post at være Danmarks største Erhvervsmands Efterfølger.

Prins Axel har paa sin Maade udmærket forstaaet at fylde den Plads, han er sat paa, og fra Skibsfartens Side skal der først og fremmest lyde en hjertelig Lykønskning til ham; gennem hele sit Liv har han været Søens Mand, hvad enten han var Officer i Marinen eller han som nu er Leder af en Virksomhed, hvori Skibsfarten spiller den allerstørste Rolle.

KAPTAJN AAGE MOYELLS DØD I SPANIEN

Atter har Franco Flyverne paa en brutal Maade mindet Danmark om deres Nærværelse. Om Bord paa den ofte omtalte engelske Dampner »Kellwyn« befandt sig den danske Kontrollofficier Kaptajn Aage H. Moyell, og under et nationalistisk Bombardement af Valencia faldt han som Offer.

Det er knapt 3 Uger siden, Kaptajn Aage H. Moyell rejste til Spanien og det maa derfor antages, at han fandt Døden paa sin første Rejse som Kontrollofficier under den internationale Ikke-Interventions-Komité.

To Dage før hans Død havde hans Hustru, Fru Elba Moyell en Telefon-Samtale med sin Mand i Valencia, og Kaptajn Moyell var da glad og godt tilfreds. Kaptajn Moyell efterlader sig foruden Hustru en Søn paa 14 Aar.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Oplægingerne

Oplægingerne udgjorde pr. 1. August 39 Skibe paa ialt 56.857 Brutto Tons og 86.383 Tons d.w.

Ugen forud var Oplægingen 37 Skibe paa 53,248 Br. T. og 81,126 T. d.w. og pr. 1. Juli var de tilsvarende Tal 29, 40,432 og 61.629.

Efter at praktisk talt alle danske Skibe havde været i Fart et Aars Tid, begyndte Oplægingen med nogle enkelte Skibe lige efter Nyaar, og siden har den med enkelte Svingninger som Helhed været stigende.

Holland og Franco

Agence Havas' Korrespondent meddeler:

I Betragtning af, at General Francos Myndighed nu omfatter største Delen af Spanien, har den hollandske Regering truffet et Arrangement med ham om gensidig Repræsentation. Hver Regering skal udpege en Agent, der skal have Sæde i den anden Stat for at kunne varetage de respektive Statsborgeres Interesser. Der vil kunne udnævnes Underagenter, der skal kunne varetage de samme Funktioner som Konsulatsmyndigheder.

Den trufne Ordning betyder hverken en Anerkendelse *de jure* eller *de facto* af det nationalistiske Spanien.

Ekspor-Chancer til Portugal

Den portugisiske Direktør *Adriano Maioa* gæster for Tiden Danmark sammen med Konsul *Schultz* fra Johannesburg i Sydafrika. Direktør Maioa har arbejdet i portugisisk Østafrika, og Besøget i Danmark er dikteret af et Ønske om at undersøge Mulighederne for Eksport af danske Varer saavel til Portugal som til dets Kolonier, ligesom man vil undersøge Chancen for at faa danske Ingeniører til at bygge Jernbaner i portugisisk Østafrika.

Kulproduktionen begrænses stadig

Arbejdet i de engelske Kulminer bliver nu i stort Omfang reguleret for at forhindre, at Overproduktionen af Kul bliver for omfattende. Samtidig overvejer man at yde et Tilskud til de mest betrængte Dele af Eksportmarkedet for derved at gøre disse mere konkurrencedygtige. Det menes dog ikke, at disse Planer bliver ført ud i Virkeligheden før mod Slutningen af Aaret.

Hvad Afsætnings- og Prisforhold paa det engelske Kulmarked angaar, da er der, praktisk talt ikke sket nogen Ændring i den sidste Tid. Køberne holder sig fremdeles stærkt tilbage, og Efterspørgslen er alt for ringe til at sikre blot en nogenlunde tilfredsstillende Afsætning af Produktionen.

Nationalbankens Valutareserver nærmer sig de 100 Millioner Kroner

Nationalbankens Ugeberetning for 3. Uge af Juli viser m. H. t. Bankens Valutareserver en fortsat Bedring, med ca. 3,6 Mill. Kr.

Nationalbankens Tilgodehavender i Udlandet er opgjort til ca. 99,7 Mill. Kr., og overfor dem staa kun en valutamæssig Gæld til Udlandet paa ca. 1,8 Mill. Kr.

Aage H. Moyell var født i København den 19. November 1890. Han var Søn af Skibsførerforeningens Æresmedlem, den 87-aarige Skibsinpektør Anton J. Moyell; ogsaa hans gamle Moder lever.

Aage Moyell kom til Søs i 1907 med Skoleskibet »Viking« og sejlede senere med flere danske Sejlskibe, saaledes Fanø-Barken »Prins Valdemar« og Den kgl. Grønlandske Handels Bark »Nordlyset«. Efter at have gaaet paa Navigationsskole i København tog han Skibsførerexamen i 1919.

Fra 1913 sejlede han som Styrmand med forskellige Skibe, bl. a. med Damperen »Kamma«, med hvilken han som anden Styrmand var ude for et Forlis ved Minesprængning i Nordsøen.

I Aarene 1914—17 gik han paa Reserveløjtnantskolen. I 1917 blev han første Styrmand i »Nord-Østersø-Rederiet«s Dampner »Fredericia«, og i 1912—25 var han Skibsfører i samme Selskab og førte Damperne »Rota« og »Sierra Morena«. Siden 1925 var han første Styrmand i Rederiet »Holm & Wonsild«, indtil han for ca. halvanden Maaned siden gik i Land, da Damperen »Kai«, hvis 1. Styrmand han var, blev lagt op. Han var en vellidt og dygtig Mand, der efterlader sig mange Venner i danske Søfartskredse, som alle beklager hans tidlige Død.

Medtager man de private Hovedbankers Valutareserver, der nu ogsaa er afgjort positive, kommer man i Realiteten op paa adskilligt over 100 Mill. Kr. i danske Valutareserver, mens man paa tilsvarende Tidspunkt i Fjor endnu havde en, om end ikke særlig stor, Valutagæld til Udlandet.

Lysere Udsigter for Gummimarkedet

Ved Generalforsamlingen forleden i Ø. P.s Datterselskab, East Asiatic Rubber Estates fremsatte Formanden, Lord *Hutchison of Montrose*, nogle interessante Udtalelser om Gummimarkedets Fremtid. Han fremhævede den ugunstige Indflydelse, Depressionen i Amerika har haft paa Markedet, men tilføjede, at der i den senere Tid har vist sig Tegn paa Bedring, Gummiforbruget i U. S. A. er atter i Fremgang, og man maatte haabe, at denne Udvikling vil fortsætte.

Den internationale Aftale om Regulering af Gummi-Produktionen udløber ved Aarets Udgang, men der forhandles om en Forlængelse i fem Aar. Med en saadan forslat Regulering, sluttede Formanden, med en Tilbagevenden til mere normale Forhold i Amerika og med den politiske Afspænding i Europa, synes Udsigterne for Gummiindustrien haabefulde.

Generalforsamling

Paa Det store Nordiske Telegraf-Selskabs Holding Company's Generalforsamling godkendtes Beslutningen om at vælge Selskabets tidligere Formand, Generalkonsul *W. Weimann*, til Medlem af Bestyrelsen. Samtidig genvalgte Overingeniør *C. Albertus*, der efter Tur var traadt tilbage.

Formanden, Kammerherre *O. C. Scavenius*, forelagde Regnskabet og Beretningen.

Chamberlain om den danske Kontrollofficers Død

Om Bombardementet af Damperen »Dellwyn« i Gandia og af Søsterskibet »Kellwyn« i Valencia, som kostede den danske Kontrollofficier *Aage Moyell* Livet, blev den engelske Regering forleden interPELLERET i Underhuset.

Mr. Butler oplyste paa Regeringens Vegne, at alt tyder paa, at Angrebet paa »Dellwyn« rettedes mod Skibet, og hvis ikke dette Indtryk afkræftes, vil en særlig udpeget Kommission straks blive sendt til Stedet og Erstatning krævet hos Franco i Henhold til den Overenskomst, der forleden sluttedes.

Noel Baker spurgte, om det ikke var rigtigt, at Skibet blev angrebet fire Gange, at Flyverne gik ganske lavt ned over Fartøjet og til Slut aabnede Ilden mod Skibsdækket fra deres Maskingeværer.

Butler svarede, at disse Oplysninger var overensstemmende med, hvad Regeringen havde erfaret.

Den britiske Krydser »Hera« laa i Nærheden og fulgte, hvad der skete, men kunde ikke aabne Ilden. Den har udtrykkelige Instruktioner om kun at gribe ind uden for spansk Territorialomraade.

Derpaa tog Neville Chamberlain selv Ordet for at afgive en Erklæring om, at der straks vil blive gjort alle Foranstaltninger til hurtigst at fastslaa Omstændighederne omkring den danske Kontrollofficers Død. Men ud over

Krav paa Erstatning foreligger ingen Muligheder for Protestaktion, sagde han.

Paa en Afbrydelse af Major Atlee fortsatte Chamberlain: — I hvor høj Grad Angrebet end direkte gjaldt Skibet, har man ikke Lov til at sige, at Formaalet var at dræbe netop en af Kontrollofferne. Jeg har i øvrigt erfaret, sluttede han, at Ikke-Interventionskomiteén har visse Forslag under Overvejelse, der maaske i Fremtiden vil kunne betrygge Udøvelsen af Kontrollofferernes Hverv.

Islands Fiskeri stadig daarligt

Det islandske Sildefiskeri er stadig yderst daarligt, ja, Nedgangen er fortsat saa stor, at det bliver vanskeliggere og vanskeligere at se, hvorledes et mægtigt økonomisk Tab skal undgaaes.

For nogle Dage siden er der ifølge Indberetning til det herværende islandske Gesandtskab foretaget en ny Opførelse over Stillingen, og den viser, at der da var ned-saltet ca. 5600 Tønder Sild mod 33,500 Tønder paa samme Tid i Fjor. Heraf var de 5000 Tønder Saltsild, Resten Kryddersild, sukkersaltet og særbehandlet Sild.

Den samme Dag var til Sildeolie- og Silde-melsfabrikerne indleveret 201,679 Hektoliter Sild mod 767,345 Hektoliter paa samme Tid i Fjor.

Nedgang!

Reuters Bureaus Korrespondent meddeler: »Bethlehem Steel Corporation« har deklareret almindelig Kvartalsdividende paa Præferenceaktierne. Nettoindtægten i sidste Kvartal var 150,000 Dollars mod 110 Millioner Dollars i 2. Kvartal i 1937.

Kul-Kartel drøftes

Repræsentanter for de syv store europæiske kuleksporterende Nationer: England, Tyskland, Belgien, Frankrig, Polen, Tjecoslovakiet og Holland mødtes forleden i Haag for at drøfte Mulighederne for Oprettelsen af en Eksport-Overenskomst.

Der er i de senere Aar blevet afholdt mange lignende Møder, der dog ikke har ført til noget Resultat. væsentligst fordi Planen har mødt Modstand fra tysk Side, men i Kredse, der staar Kul-Eksportinteresserne nær, mener man, at der i Øjeblikket blæser en gunstigere Vind, saaledes at det ikke er udelukket, at Nationerne kan blive enige om en Form for Samarbejde.

Festlig Stabelafsløbning i Nakskov

I Onsdags løb Ø. K.s nye »Selandia« af Stablen paa Nakskov Skibsværft. Det nye Skib, der bærer Verdens første søgaaende Motorskibs Navn videre, bygges til Kompagniets Bangkok-Rute og faar Plads til 54 Passagerer i yderst elegante Omgivelser.

Paa Grund af Stabelafsløbningens særlige Karakter var der kommet et stort Selskab til Stede for at overvære Højtideligheden. Skibet døbtes af Prinsesse *Margaretha*, der knuste den traditionelle Flaske Champagne mod dets Bov, og blandt de mange Deltagere i Højtideligheden saas Formanden for Ø. K.s Bestyrelse, Prins *Axel*, Medlemmerne af Kompagniets Bestyrelse og Direktion, tidligere Gesandt i London, Grev *Ahlefeldt-Laurvig* og Direktorerne *C. G. Hansen*, *V. Jacobsen* og Baron *Juel-Brockdorff*, endvidere Skibsinspektør, Kapt. *Tillisch* og Maskininspektør, Ingeniør *G. Jacobsen*.

Det nye Motorskib faar en Lastevne af 8000 Tons. Det bliver 452 Fod langt, og Udstyrelsen bliver særlig elegant. Saloner og Sovekahytter bliver indrettet og udstyret endnu mere komfortabelt end i de andre Skibe. hvæget af Værftet til denne Rute, bl. a. har hver Kahyt fritstaaende Senge og eget Badeværelse, Spisesalonen er anbragt paa øverste Dæk, Rygesalonen, Damesalonen og Baren paa Brodækket. Disse Rum vil i enhver Henseende være paa Højde med de tilsvarende Rum i de nyeste udenlandske Linere.

Der indrettes en særlig Barnespisesalon paa øverste Dæk i Forbindelse med Spisesalonen. Kabys og Bageri er forsynet med elektriske Komfurer og Kedler etc., og der findes om Bord et meget stort Køleanlæg til Skibets Proviant.

Hovedmaskineriet bestaar af 1 Stk. B. & W. dobbeltvirkende to-Takts Dieselmotor paa ca. 7300 HK., som vil give Skibet en Fart af 15,25 Knob i lastet Stand.

»Mauretania«s Stabelafsløbning

Fra Cammellairds Skibsværft i Birkenhead paa Mersey-Floden, lige overfor Liverpool, søsattes forleden den nye Cunard-Liner, der faar Navnet »Mauretania«, efter Selskabets gamle, berømte Rekordskib, som for tre Aar siden blev hugget op. Skibet døbtes af Lady Bates, der er gift med Formanden i Cunard White Star-Selskabet, Sir Percy Bates.

Den nye »Mauretania« kommer til at maale 33,000 Brutto Registertons. Skibet er 760 Fod langt og vil komme til at koste 2½ Million Pund Sterling, ca. 55 Millioner Kr. i danske Penge. Man fremhæver fra engelsk Side,

at det bliver det største Skib, der nogensinde er bygget i England; det maa underforlaas, at Clydebank, hvor »Queen Mary« blev bygget, og hvor den nye »Queen Elizabeth« nu er under Bygning, ligger i Skotland; begge disse Skibe er jo mere end dobbelt saa store som »Mauretania«.

»Mauretania« skal være færdig til at sættes i Fart under Verdensudstillingen i New York næste Aar. Den vil til at begynde med, indtil »Queen Elizabeth« bliver færdig, komme til at skifte med »Queen Mary« i Ekspressruten mellem Kanalhavnene og New York; senere er det Meningen, at den skal have sine europæiske Afgangshavne i London eller Liverpool. Den bliver overordentlig elegant indrettet med tre Klasser. Navnlig siges tredje Klasse at blive ganske enestaaende med store, vel ventilerede En- og Tomandskamre, rindende varmt og koldt Vand, smukke Møbler og Tæpper og Masser af Badeværelser. Tredie Klasse faar sit eget Biografteater og foruden Spise- og Rygesalon to særlige Opholds-Saloner og Børneværelse.

Forhøret vedrørende »Bodil«s Sænkning

Forleden afholdtes Forhør i Anledning af Sænkningen af Rederiet J. Lauritzens Damper »Bodil«.

Kaptajn Christoffersen oplyste bl. a. følgende:

»Bodil« passerede Gibraltar den 18. Juli og fulgtes som sædvanlig af en national Krydser. Skibene hilste hinanden ved at kipe med Flaget. »Bodil« gik Øst om Balearerne og rundede Mimorki, der er rød Basis.

Man observerede den 21. Juli en Flyvemaskine, der nærmede sig Skibet og kredsedde over det. Flyvemaskinen havde lyst Ror med et stort, sort diagonalt Kryds. Umiddelbart efter forsvandt Maskinen, men kom hurtigt efter tilbage igen. »Bodil« var tydelig mærket som dansk Skib med paamaalede Dannebrogflag paa Siderne og paa Dækket.

Da Flyvemaskinen paany nærmede sig, afgav »Bodil« Signal om Skibets Bestemmelsessted i Frankrig, men umiddelbart efter begyndte en Beskydning med Maskingeværer, og der nedkastedes 3 smaa Haandbomber. Da der yderligere kastedes en 4. Bombe, gik Besætningen straks i Baadene. Derefter kastedes en svær Bombe, der ramte Luge Nr. 2, og der fulgte en voldsom Eksplosion. Endnu en Bombe ramte »Bodil« midtskibs, og en Eksplosion paafulgte.

Kl. 16,30 krængede »Bodil« over og sank. Det var Vindstille og ganske rolig Sø.

Besætningen blev nogle Minutter efter taget op af den engelske Krydser.

En af Besætningen mente i Sevilla at have iagttaget en Flyvemaskine mærket paa samme Maade, men ingen af de to iagttagne Flyvemaskiner bar Nationalitetsmærke.

Salget af »Østbornholm« er gaaet i Orden

Generalforsamlingen i Østbornholmske Dampskibsselskab i Nexø har vedtaget enstemmigt at modtage de chilenske Statsbaners Tilbud om Køb af Damperen »Østbornholm« for et Beløb af ca. 430,000 Kr. Betalingen ordnes gennem Clearing. »Østbornholm« skal overtages i København i Dagene mellem 20. og 25. September. »Østbornholm« er bygget paa Københavns Flydedok og Skibsværft i 1924 og maaler 315 Br. Tons.

Samtidig gav Generalforsamlingen Bestyrelsen Bemyndigelse til at afslutte Kontrakt om Bygning af et nyt Skib og til at optage et Laan paa de gunstigst mulige Vilkaar til Betaling af Skibet.

Med Hensyn til Bygningen af det nye Skib foreligger der som omtalt et Tilbud fra Aalborg Værft, og det kan vistnok betragtes som sandsynligt, at det vil blive modtaget; det skal være et elegant udstyret og ret hurtiggaaende Dieselmotorskib — der nævnes en Fart af ca. 15 Knob. Aalborg Værft vil være i Stand til at søsætte Skibet omkring Jul og levere det færdigt den 15. April næste Aar, inden Sæson-Sejladsen begynder. Vinteren igennem maa Dampskibsselskabet altsaa klare Sejladsen mellem København og Nord- og Østbornholm med »Nordbornholm« som eneste Skib. Det nye Skib bliver noget større end Selskabets tidligere Dampere og skal have Plads til 600 Passagerer.

Det Laan, der skal optages, ventes at blive paa ca. 400,000 Kr., og der er indledet Forhandlinger med forskellige Banker om Sagen.

Havarist eller »Skib paa Reden«?

Den russiske Damper »Sura« af Leningrad grundstødte forleden i Aabenraa Fjord med 2000 Tons Foderstoffer til Aabenraa-Firmaer. For at faa Skibet flot var det nødvendigt at lægte Ladningen fra Forskibet, men da Arbejdet skulde begynde, hævdede Arbejderne, at det drejede sig om Løsning af en Havarist og forlangte derfor tariffmæssigt Tillæg paa 100 pCt. til Akkordlønnen. Dette vilde Damprens Assurandører, i dette Tilfælde den russiske Stat, ikke gaa ind paa. Man mente, at Lægtringen kom ind under Lægtring paa Reden som ved Dampere, der er for

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

London Børsens Lukning fra Fredag Eftermiddag til Tirsdag Morgen har ganske naturligt indvirket paa Befragtingernes Antal i den forløbne Uge. Rateniveauet forblev imidlertid i det store og hele uforandret, selvom enkelte Redere, der vilde have deres Tonnage sluttet før Helligdagene, maatte acceptere mindre Reduktioner. Omvendt maatte imidlertid ogsaa de Befragtere, der vilde have deres mest presserende Behov dækket, betale noget op.

Kornmarkederne har ogsaa i den forløbne Uge været jævnt aktive. Fra River Plate sluttedes 5/6 Baade, som alle opgives at have faaet de officielle Minimalrater til europæiske Destinationer. Markedet er iøvrigt uden større Forandringer, og der siges nu at være ca. 55 Skibe ventede paa Last. Til Destinationer udenfor Minimalrategangen noteres forskellige mere eller mindre positive Ordre, bl. a. n. a. San Lorenzo/Japan, 19/6d., à 20/-, Aug./Sept., n.a. Santa Fe/Montreal, linseed, 17/6d., Aug./Sept., n.a. Santa Fe/Melbourne, 20/-, men for alle disse Ordre er Befragterne kun i Stand til at slutte »subject selling«.

Fra Golfen var Efterspørgslen efter Tonnage ret livlig og Raten laa paa en lille Smule højere Niveau. Der sluttedes f. Eks. adskillige Dampere til 2/6d. til Antwerp eller Rotterdam med sædvanlig Tillæg til U.K. Ogsaa fra St. Lawrence var der en Smule Udvidelse i Efterspørgslen og forskellige Baade sluttedes paa dette Marked til Minimalraterne. Australien var meget rolig og kun en enkelt Baad sluttedes. Denne fik naturligvis Minimalraten.

Donau er stadig ret stille, men der circuleres dog enkelte Ordre til Antwerp/Rotterdam til omkring 17/6d. med Option U.K. til ca. 1/- mere. Fra Sortehavet tog Russerne enkelte Baade til U.K. Cont. og betalte 10/6d. Basis Antwerp/Rotterdam med sædvanlige Tillæg til U.K.

Paa de øvrige oversøiske Markeder var Efterspørgslen nærmest uforandret. Der er stadig kun lidt udgaaende Forretning fra den amerikanske Atlanterhavskyst og fra Golfen. Scrapjern U.S. Atlantic/Gdynia noteres stadig i ca. 16/6d. à 17/- og fra Golfen kan opnaas 1/- mere. Efter længere Tids Pause synes Cuba igen at interessere sig for Tonnage for Sukker til U.K./Cont., og der noteres forskellige positive Ordre, saavel for 35/4000 Tonnere som for Dampere paa helt op til 7500 Ts. — Den noterede Rate, 15/6d., er dog ikke attraktiv nok, sammenlignet med hvad der kan faas for Korn fra Golfen.

Paa Pacifickysten har der været noget større Aktivitet fra British Columbia til Australien, men de betalte Rater forekommer temmelig lave, f. Eks. 460.000 Cbft. Bale Baad til £5750.- til Sydney. Der noteres yderligere Laster paa denne Basis. Fra British Columbia til U.K. er Efterspørgslen ogsaa noget bedre, uden at dette dog har givet sig noget Udslag i Raten, der stadig ligger omkring 22/6d. à 23/- paa

sædvanlige f.i.o. Betingelser. British Columbia/Sydafrika indikerer stadig omkring £9780.- for en Baad omkring 500.000 Cbft. Bale, men det maa haabes, at Befragterne ikke faar Tonnage til denne Rate. Transpacific er der stadig kun meget lidt at gøre, men der noteres dog en enkelt Last fra B.C. til Tsingtao, Sept./Okt. til omkring £6000.- for 440.000 Cbft. Baad. Med de usikre politiske Forhold i Østen in mente, maa denne Rate dog sikkert noget op.

Østens Markeder har været uforandrede. Soyabønner sluttedes igen til 26/- for engelsk Tonnage. De enkelte skandinaviske Skibe, der er aabne for hjemgaaende Forretning forlanger noget mere.

Ris fra Saigon fik en enkelt græsk Damper til 26/9d., men for Tonnage af engelsk eller skandinavisk Nationalitet kunde faas 27/-. Fra Philippinerne noteres Forretning til Marseilles og København til 31/3d. pr. 60. Cbft. Aug./Sept. Lastning.

Paa de indiske Markeder er Efterspørgslen stadig god. Madras Kysten betalte igen 28/- for Kerne/Linsæd til U.K./Cont., Sept. Lastning, og fra Bombay alene sluttedes 65600 Tonner til 25/- til U.K./Cont., Aug. Lastning. Fra Rangoon sluttedes 10.000 Tonner for Bran og Ris til 28/6d. resp. 26/-, Sept. Lastning. Fra Marmagoa noteres forskellige Ertslaster til Antwerpen/Rotterdam til 21/-.

De europæiske Markeder er stadig i en sørgelig Tilstand. Paa Trælastmarkederne er Situationen meget alvorlig for Rederne, idet Tilgangen paa nye Ordre er forsvindende og Befragterne forsøger alle Kneb for at gennemføre Rater under Minimalrateskemaet.

Middelhavet/hjem er nærmest uforandret. Tilgangen paa nye Ordre synes dog at være en Smule bedre, men der er tilstrækkelig Tonnage disponibel, saa Befragterne har ingen Vanskeligheder ved at faa deres Behov dækket. — Fra Sortehavet har Russerne taget Tonnage for Erts fra Poti til Baltimore til en ikke offentliggjort Rate.

De udgaaende Kultrades er uforandrede. Raterne ligger uforandret paa omkring 6/d. Tync eller Wales/Port Said, og Wales/Lower Plate har faaet adskillige Dampere til 12/-.

Paa Timechartermarkedet circuleres stadig en stor Del Ordre, saavel for lange Perioder, som for enkelte Rejser. Befragternes Idéer ligger dog gennemgaaende noget lavere end Redernes Forlangender, og det er tit noget vanskeligere for Mæglerne at faa Parterne til at mødes. — Stor Dieseltonnage er godt efterspurgt for Perioder paa helt op til 5 Aar. To norske 12½ Knobs Baade rapporteres sluttede for 5 Aar til 4/6d., men efter hvad der oplyses ligger Raten omkring 1/- højere. Forskellige Dampere er sluttede med Levering River Plate, Trip hjem via Chile, Tilbagelevering U.K./Cont. til Rater omkring 3/6d. — I Vestindia Farten sluttedes 4500 Tonner til \$1.45 for Rundtur, men norsk 3000 Tonner sluttedes paa den anden Side til \$1.32½ for 6 Maaneder. Sidstnævnte Baad er dog sikkert sluttet for billigt.

dybgaaende og maa stoppe op uden for Havnen og losse en Del af Ladningen i mindre Skibe.

Der blev ført forskellige Forhandlinger, som mundede ud i, at Arbejdet genoptoges, og at en Opmand, antagelig Dommer Levinsen, Aabenraa, skal træffe Afgørelse om, hvorvidt Dampere er en Havarist eller »Skib paa Reden«.

Formandsskifte i Søfyrbøder Forbundet

I Søfyrbøder-Forbundet er der sket et Formandsskifte, idet Forbundets tidligere Inkassator, Richard Jensen, er valgt til Formand i Stedet for Georg Hegner.

Hegner er blevet Leder af det nye skandinaviske Forhyringskontor i New York, Scandinavian Shipping Office.

Ledelsen af dette Kontor varelages som bekendt af en Repræsentant for Rederne og en for Sømands-Organisationerne, og Hegner har netop i disse Dage tiltraadt sin nye Stilling i New York som de skandinaviske Sømands-Organisationers Repræsentant i Ledelsen.

Til Inkassator i Stedet for Richard Jensen er valgt Svend Christensen.

To nye Radio-Pejlstationer paa Vestgrønland

Opmaalingskibet »Hejmdal« har i Juni Maaned oprettet to Radiopejlstationer paa Vestgrønland.

Den ene er etableret ved Udkiggen paa Godhavnsoen og den anden paa Øen Putdlott i Egedesminde Skærgaard.

Et Minde om den danske Kontrolloffer

Kaptajnlojtnant *Edouard Hensé* i den spanske Søkontroll har skænket »Foreningen af Sø-Officerer i Reserven« ved dens Formand, Kaptajnlojtnant *R. Andersen*, de forbrændte Rester af det internationale Søkontrollflag, som var de eneste Ejendele, man fandt i afdøde Observing Officer, Sølojtnant *M. C. Madsens* Kahyt, efter at han i Marts i Aar omkom ved Bombardementet af den engelske Dampers »Stanwoll« i Tarragona.

Skipperfamilie

En 3m. Skonnert »Karis« fra Rønne er for Tiden paa Besøg i forskellige andre danske Byer. Det mærkelige ved Besøget er den Kendsgerning, at Skipperen har sin Kone og sine 11 Børn om Bord. De har 13 Børn ialt, men de to ældste Piger er ude at tjene. Det ældste af de om Bord værende »Børn« er Skibets Bedstemand, den 19-årige Hans. Blandt Børnene er der 3 Tvillingpar paa henholdsvis 3, 8 og 11 Aar.

Familien klarer selv alt Arbejde om Bord.

Den lovpåttige Ferie med Løn

I Forbindelse med Praktiseringen af den nye Lov om obligatorisk Ferie med Løn er der fra flere Sider rejst det Spørgsmaal, hvem der skal opbevare den Feriemærke-Bog, hvori den ferieberettigedes Arbejdsgiver ved hver Lønnings-Udbetaling skal indklæbe Feriemærkerne.

Socialministeriet meddeler, at da Feriemærke-Bogen er at betragte som et Værdipapir for den ferieberettigede, maa det i al Almindelighed forudsættes, at det er ham, der opbevarer Bogen og møder med den, hver Gang han skal have udbetalt Løn, for saa at faa Feriemærkerne indklæbet i Bogen.

Imidlertid vil man ikke fra Ministeriets Side modsætte sig, hvis Parterne paa en eller anden Arbejdsplads enes om, at Arbejdsgiveren opbevarer sine Funktionærers Feriebøger indtil den Dag kommer, da den ferieberettigede skal have Mærkerne indløst med de ham tilkommende Feriepenge.

Det kan i denne Forbindelse oplyses, at der i en nær Fremtid fra Socialministeriet vil fremkomme en Meddelelse om, hvilke Arbejdsområder der er undtagne dels fra Feriemærke-Ordningen, dels fra Loven som Helhed.

Nyt Kort

Det kgl. danske Søkartarkiv har udsendt et nyt Kort, denne Gang over Farvandet Syd for Fyn, det saakaldte Rudkøbing Løb med Siø Sund, Navers Grund, Revbjærg Grund, Bagergrund o. s. v. Dybden i den gravede Rende Nord fra til Rudkøbing er 5 Meter. Renden er afmærket med korte røde Stager om Styrbord for Udgaende og korte hvide Stager om Bagbord for Indgaende.

Speditør-Udnævnelse til San Francisco Udstillingen

American Express Company, der tidligere er blevet udnævnt til Speditør for Verdensudstillingen i New York, er nu tillige udnævnt til Speditør for den store »Golden Gate Exposition« i San Francisco i samme Aar i Tiden den 18. Februar—2. December.

Speditør-Firmaet, der har ca. 100 Kontorer spredt over hele Jorden, vil ordne alle Toldformaliteter i San Francisco ved Indførsel af Udstillingsmaterialer og sørge for Materialernes videre Ekspedition til Udstillingsøen — og der bliver noget at gøre, da der kommer Udstillingsmaterialer fra mange Dele af Verden til Golden Gate-Messen.

Den tyske Skibsfarts Indtægt

De foreliggende Opgørelser for de større Rederier i Tyskland viser, at Aaret 1937 har bragt Skibsfarten et godt Stykke frem, og man maa nu sige, at Rentabiliteten i de tyske Rederier er god. De enkelte Rederiers Tal viser:

	Tonnage i 1000 br. t		i Mill. R.M.	
	1937	1936	1937	1936
Hapag	603.7	690.5	36.6	26.7
Lloyd	562.2	501.9	34.5	22.9
Hamburg-Syd	328.4	337.1	16.7	12.1
Hansa	296.8	270.2	17.8	8.7
Woermann	71.4	54.9	4.1	2.8
Øst-Afrika	77.6	77.6	3.8	2.3
Neptun	71.7	78.1	6.1	3.6

Finsk Opmaalingsskib beslaglagt

Fra Helsingfors telegraferes, at russiske Marinefartøjer ved den finsk-russiske Grænse har beslaglagt et finsk Opmaalingsskib »Airisto« og ført det til den russiske Marinestation Lugavik. Der var 11 Mand om Bord paa det finske Fartøj.

Den finske Søfartsminister *Suomela* er afrejst fra Helsingfors for personlig at undersøge Sagen.

Begravet i Valencia

Den danske Kontrolloffer *Moyell*, som blev dræbt ved Bombardementet af den britiske Dampers »Kellwyn«, blev Lørdag begravet paa Valencias Kirkegaard. Den danske Konsul, Repræsentanter for de spanske Myndigheder og Medlemmer af »Kellwyn«s Besætning overværede Begravelsen.

Svitzer-Bjærgning i Middelhavet

En fransk Dampers »Villiers« lastet med Vin havde Lørdag i Nærheden af Gibraltar Strædet et Sammenstød med en fransk Torpedobaad med det Resultat, at den blev læk. Switzer-Dampers »Rescue«, der har Station i Gibraltar, gik den til Hjælp og har i Gaar bjærgt den ind til Gibraltar.

Aalborg Værft

De Planer, som Direktionen for Aalborg Værft har udarbejdet til Modernisering og Fornyelser, gennemføres nu i rask Tempo. Det omfattende Bolværksarbejde i Østre Havn er nu afsluttet, endvidere Planeringen af Omgivelserne omkring Ophalerbeddingen, Værkstedbygningerne og Materialepladserne.

Det ret omfattende Kajarbejde, der skal udføres langs hele Værftet ud mod Fjorden, vil snarest blive paabegyndt. Planer og Belingelser er blevet udsendt til de Firmaer, der ønsker at deltage i Licitationen, og man venter, at Afgørelsen om, hvilket Firma der skal udføre Arbejdet, ret snart vil foreligge.

Værftets Ophalerbedding er reguleret og gennemprøvet, og det er i Stand til at oplage Skibe paa op til 2,000 Tons, medens den store Tørdok kan tage Skibe paa indtil 380 Fods Længde.

Spørgsmaalet om Anskaffelsen af en stor moderne Flydedok er Genstand for alvorlige Overvejelser, men Anbringelsen af en saadan Dok rummer en Række vanskelige Problemer. En ny Flydedok skulde helst have en saadan Kapacitet, at den kunde optage Skibe paa indtil 15,000 Tons, og den skal naturligvis staa i nær Tilknytning til Værftets forskellige Værksteder, saaledes at Transport af Materialer, teknisk Værktøj o. l. let kan gennemføres.

Efter de Forandringer, der nu er foretaget, raader Værftet over 3 Byggebeddinge med moderne transportable Krananlæg og Tilknytning til hele det tekniske Maskineri. Paa den nye Byggebedding kan der bygges Skibe af noget over 500 Fods Længde.

Ogsaa i Værkstedbygningerne forestaar en omfattende Modernisering. Til Skibsbyggerhallen anskaffes der nye og større Maskiner, og overalt paa Pladser og Værksteder og ved Materiale-Udlevering skal gennemføres et System for hurtig Ekspedition.

Motorbaad paa 42 Knob

I Southampton er efter Tegning af Mr. Hubert Scott-Paine bygget nogle hurtiggaaende Motorbaade til den hollandske Marine. De løber 42 Knob. Hollænderne vil bruge Motorbaadene under Torpedo-Øvelser til at løbe ved Siden af og tilsidst fange de udskudte Torpedoer for paa den Maade at undgaa Tab af de kostbare Øvelses-Torpedoer.

Nyt Havnereglement for Hobro

Trafikministeriet har stadfæstet et nyt Havnereglement for Hobro i Overensstemmelse med »Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. (ved) danske Havne (Broer)«.

Sejladsen til Havnen foregaaer ad de uddybede Løb, for hvilke »Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvande« af 29. Juli 1927 (jfr. Søfartsministeriets Bekendtgørelse Nr. 142 af 6. April 1932) er gældende.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder

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

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S. Amager 1483.

KAAS & SØRENSEN INDEHAVER **G. E. OLSEN** Skibsklarerlag Kommission

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

Bunkerkul Kul, Koks, Brænde Briketter

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis & vis Posthuset

»Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand« af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af: En ret Linie fra det østre Endepunkt for Indfatningsbolværket paa Havnens Nordside til Yderenden af Beddingen paa Havnens Sydside samt derfra videre af en ret Linie til Yderenden af Baadehavnens Dækmole. Havnen bestaar af et mod Fjorden aabent Bassin samt af en Sydost for den egentlige Havn beliggende mindre Baadehavn.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. September 1938.

Udvidelse af Ø. K.s Hovedsæde

Ø.K. agter i nær Fremtid at paabegynde en større Udvidelse af sit kendte Hovedsæde, Holbergsgade 2, og Kompagniets Passager-Kontor meddeler nu, at dette Kontor, Holbergsgade 4, er flyttet til Niels Juelsgade 10.

Det Østasiatiske Kompagni repræsenterer som bekendt Gdynia-Amerika Linien for hele Skandinavien og Finland, og begge Selskabers Passagervirksomhed vil have Sæde i Niels Juelsgade 10, skraat over for Kompagniets Hovedbygning, saa længe Ombygningen af Ejendommene Holbergsgade 4 og Niels Juelsgade 3 staar paa. Nedrivningen af disse Ejendomme og Opbygningen af de nye Bygninger anslaaes at ville vare ca. 1½ Aar.

Redningsbaad til U-Baade

Den norsk-amerikanske Maskinmester Karl Torjussen fra Brooklyn har faaet Patent paa en usædvanlig Opfindelse, nemlig en Redningsbaad for Undervandsbaade!

Redningsbaanden kan løses mekanisk fra U-Baaden, mens denne er neddykket, og Tanken med Opfindelsen er iøvrigt, at Redningsbaanden skal følge med Undervandsbaanden som en Del af dens Skrog.

PERSONALIA

Dødsfald

Konsul *Chr. Blanner*, Thorup paa Mols, er død, 69 Aar gammel. Konsul Blanner lærte Handel i Aarhus og Randers og rejste derefter til Glasgow, hvor han drev Skibsmæglervirksomhed gennem 30 Aar. Han var under sit Ophold svensk Konsul og senere ogsaa dansk Konsul. I 1929 vendte han tilbage til Danmark og bosatte sig i Thorup.

En gammel, kendt Marstal-Skipper *Hans Levin* er afgaaet ved Døden, 84 Aar gammel. Han førte i sin Tid Skibene »Niels«, »Arken«, »Lorenz« og »Dannebrog« og gik i Land i 1913, hvorefter han startede en Kulforretning, som han drev i nogle Aar.

80 Aar

Forhenværende Skibsfører *J. B. Mørch* fyldte Fredag 80 Aar. Han er født i Dragør og kom efter Konfirmationen ud at sejle med de gamle Dragørskibe. Han tog Styrmands-eksamen paa Bogø og blev senere Fører for Kastrup-Skonerten »Ib«. Fra 1900 til 1926, da han gik i Land for godt, var han ansat i De forenede Bugserielskaber og førte her efter hinanden to Bugseribaade, der begge havde Navnet »Activ«.

50 Aar

Fredag fyldte Fører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn *Jens Hansen*, 50 Aar. Kaptajn Hansen er Fører af s.s. »Mathilde Mærsk«.

En Stilling som

Havnefoged i Holbæk

er ledig til 1. November 1938.

Stillingen lønnes med 4.450 Kr., stigende med 200 Kr. hvert 3. Aar til 5.140 Kr., og et aarligt Sted-tillæg, f. T. paa 90 Kr., samt Statens Regulerings-tillæg og et midlertidigt Tillæg hertil, f. T. 756 Kr. + 168 Kr. for gifte Mænd og 252 Kr. + 56,04 Kr. for ugifte.

For Bolig fradrages 576 Kr. aarlig.

Hvis den, der ansættes bliver Medlem af Pensions-fonden, fradrages 5 pCt. af Grundløn og Alders-tillæg.

Skriftlig Ansøgning, stilet til Holbæk Byraad, ind-sendes inden den 15. September 1938 til Holbæk Kommunekontor.

Ansøgningen maa indeholde Oplysning om Ansø-gerens Uddannelse og være bilagt bekræftede Af-skrifter af Eksamensbeviser og anbefalinger.

Personlig Henvendelse ønskes ikke. Enkelte Ansø-gere vil blive tilkaldt.

Holbæk Byraads Havneudvalg, den 3. August 1938.

POSITIONSLISTE PR. 2. AUGUST 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aaro*, Bastrup, ank. Pictou 29.7.
s.s. *Aaro* afg. Nantes 23.7.
s.s. *Aase* pass. Dungeness 24.7. p. R. t. Oporto.
m.t. *Aase Mærsk* ank. Falmouth 10.7.
s.s. *Absalon* ank. Leningrad 24.7.
m.s. *African Reefer* pass. Dungeness 27.7.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 1.8. til Port Said hjg.
s.s. *Agnete* ank. London 19.7.
s.s. *Agnete Mærsk* pass. Lizard 28.7. østg.
s.s. *Alabama* afg. Rotterdam 16.7. til River Plate.
s.s. *Alf* afg. Zeebrügge 24.7.
s.s. *Alfa* afg. Ghent 3.8.
s.s. *Algarve* ank. Kbhvn. 31.7.
s.s. *Algier* ank. Mersin 31.7.
m.s. *Almena* afg. New York 14.7. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Singapore 2.8. til Bangkok udg.
s.s. *Alssund*, Hansen, afg. Sydney, E.B. 29.7. til Reni, Danube.
m.s. *American Reefer* pass. Mona 28.7.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. St. Thomas 21.7. til London hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Willemstad 21.7.
s.s. *Anna* pass. Helsingør 2.8.
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Tientsin 15.7. udg.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Los Angeles 26.7. til New York.
s.s. *Anne* pass. Ushant 22.7. p. R. t. La Rochelle.
m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 2.8. til Kbhvn.
m.s. *Arizona* ank. Esbjerg 31.7.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Lisbon 23.7.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Kbhvn. 28.7.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Nakskov 31.7. hjg.
s.s. *Asko*, Hansen, afg. Kbhvn. 2.8. til Stettin.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. San Pedro 18.7.
s.s. *Aslaug* pass. La Coubre 29.7. indg.
m.s. *Asnæs* pass. Frederikssund 2.8.
s.s. *Astra* afg. Kbhvn. 1.8. til Gamle Karleby.

s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Strøby 28.7.
m.s. *Australian Reefer* afg. Los Angeles 27.7.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. Las Palmas 27.7. til Le Havre hjg.
s.s. *Avance* oplagt.

B

s.s. *Belgien* afg. Kbhvn. 30.7. til Gdynia.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Istanbul 27.7. til Thames Haven.
s.s. *Bergenshus* afg. Aalesund 2.8. til Trondheim.
s.s. *Bertha* pass. Hirtshals 20.7. vestg.
s.s. *Bes* pass. Dunnet Head 29.7.
s.s. *Betta* pass. Helsingør 2.8.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Swansen 13.7. til London.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. Lødingen 1.8.
s.s. *Birgitte* ank. Haifa 26.7.
s.s. *Birte*, Rasmussen, oplagt Kbhvn.
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Port Said 3.8. udg.
m.s. *Bornholm* afg. Kaolach 29.7.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 30.7.
s.s. *Brasilien* afg. Neufahrwasser 22.7. til River Plate.
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Gibraltar 29.7.
m.s. *Bretagne* ank. Buenos Aires 28.7.
s.s. *Bretagne* afg. Dakar 27.7.
s.s. *Britta* afg. Setubal 28.7.
s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 23.7. til Alexandria.
s.s. *Brosud*, Bundesen, afg. Rotterdam 29.7. til Mur-mansk.
s.s. *Brynhild* afg. Montreal 27.7. til Esbjerg.

C

m.s. *California* afg. Tenerife 27.7. til Kbhvn.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 1.7.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Mona 30.7.
s.s. *Carmen* pass. Gibraltar 1.8.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. San Miguel 5.7.
s.s. *Charkow* ank. Antwerpen 2.8.
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Tegal 20.7.
m.s. *Chile*, Schraeder, afg. Penang 23.7. til Aden hjg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

2.8.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	457,50	AMSTERDAM.....	260,55
BERLIN.....	183,46	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	12,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	77,30	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	104,70	PRAG.....	15,90
ROM.....	24,25	WARSAWA.....	86,50

m.s. *Chilean Reefer* afg. London 2.8.
 m.s. *Chr. Holm* ank. Talara 1.8.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Tarafa 20.7.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 39 Gr. 17 N., 35 Gr. 40 V.
 21.7. p. R. t. Galveston.
 s.s. *Christiansborg* ank. Kbhvn. 21.6.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Bremen 1.8.
 s.s. *Clara*, Jensen, oplagt Kbhvn.
 m.s. *Columbia*, Bronér, ank. Dairen 29.7.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Ridham Dock 20.7.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Swansea 26.7.

D

s.s. *Dagmar* afg. Algier 2.8.
 s.s. *Dagmar* ank. London 1.8.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Kbhvn. 31.7. til Stockholm.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Gdynia 29.7. til Antwerp.
 m.s. *Danmark* afg. North Shields 20.7. til Baytown.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Rotterdam 29.7. hjg.
 s.s. *Delaware* afg. Aalborg 2.8. til Nørresundby.

E

s.s. *E. M. Dalgus* afg. Gravesend 22.7.
 s.s. *Ebro* ank. Tunis 1.8.
 s.s. *Edu. Nissen* afg. Cardiff 23.7.
 s.s. *Effie Mærsk* afg. Beckton 19.7.
 s.s. *Egholm* ank. Faro 2.8.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Dungeness 29.7.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Houston 21.7.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. West Hartlepool 30.7.
 s.s. *Elisabeth* ank. Kotka 26.7.
 s.s. *Elizabeth Mærsk* afg. Cornerbrook 10.7.
 s.s. *Ellen* afg. Stettin 20.7. til Hamburg,
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 4.6.
 s.s. *Else* ank. Rochester 29.7.
 s.s. *Emanuel* ank. Halifax N.S. 29.7.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. St. George's, N.F. 28.7. til Ridham
 Dock.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Suez 10.7. til Bahrein.
 s.s. *Energi* afg. Archangel 29.7. Sutton Bridge.
 s.s. *Enigheden* oplagt.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Danzig 30.7.
 s.s. *Erik Boye* afg. Gdynia 6.7.
 s.s. *Erindring* oplagt.
 s.s. *Erna* afg. Gdynia 3.8.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Southampton 25.7. til St. Tho-
 mas udg.
 s.s. *Ester* ank. Cardiff 30.7.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, pass. Kbhvn. 29.7.
 s.s. *Estrid* afg. Rio de Janeiro 10.7. til Hamburg.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Seattle 31.7. udg.

F

m.s. *Fano* afg. Vestmanøerne 26.7.
 s.s. *Finland* ank. Grangemouth 25.7.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Hamburg 31.7. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Kbhvn. 2.7.
 s.s. *Frankrig* afg. Danzig 24.7.
 s.s. *Fredensborg* ank. Aarhus 24.7.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Holsteinsborg 1.8.
 s.s. *Freya* pass. Spurn Head 23.7.
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 15.7.
 s.s. *Frode* afg. Philadelphia 25.7. til New Orelans.
 s.s. *Fylla* afg. Norrköping 26.7. til Kotka.

G

s.s. *Georgia* afg. Neufahrwasser 16.7. til Santos.
 s.s. *Gerd* afg. Hampton 13.7. til Antilla.
 s.s. *Gerda* ank. Stettin 2.8.
 s.s. *Gerda Toft* pass. Tranøy 2.8.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. San Pedro 14.7.
 s.s. *Gorm* afg. Frederikshavn 21.7. til Santos.
 s.s. *Grete* pass. Gibraltar 3.8.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Panama 16.7.
 s.s. *Grønland* oplagt.
 s.s. *Gudena* pass. Skagen 26.7. vestg.
 s.s. *Gudrun* ank. Trångsund 25.7.
 m.s. *Gudrun Mærsk* pass. Drumond Point 12.7.
 s.s. *Gunhild* ank. Goole 23.7.
 s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Helsingør 22.7.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Tangku 30.6. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. New York 1.7.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Stettin 1.8.
 s.s. *Halfdan* i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Halland* oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Istanbul 23.7. til Haifa.
 s.s. *Hans*, From, ank. Kbhvn. 3.8.
 s.s. *Hans Broge* pass. Helsingør 28.7. nordg.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Svendborg 27.7. til Gdynia.
 s.s. *Harald* ank. Liverpool 29.7.
 s.s. *Harriet* afg. Dover 2.8.
 s.s. *Helene* afg. Rouen 2.8.
 s.s. *Helga* afg. Callao 1.8.
 m.s. *Helvig* ank. New York 25.7.
 m.s. *Henning Mærsk* ank. Havre 27.7.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Gdynia 22.7.
 m.s. *Herdis* dokker i Kbhvn.
 s.s. *Hertha Mærsk* solgt.
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 23.7.
 s.s. *Hindholm* afg. Gdynia 6.8.
 s.s. *Holland* ank. Shields 22.7.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Aden 2.8. til Calicut udg.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Hanstholm 27.7. vestg.
 s.s. *Inger* ank. Limhamn 30.7.
 s.s. *Inger Toft* ank. Tonny-Charente 29.7.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Danzig 2.8.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Melhil 30.7. til Kbhvn.
 s.s. *Ivar* afg. New York 1.8.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 31.7.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Glasgow 22.7.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Tuxpan 18.7.
 m.s. *Java*, Christensen, ank. Kbhvn. 2.8. udg.
 s.s. *Jenny* ank. Gdynia 30.7.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. London 18.7.
 s.s. *Johanne* ank. Rochester 30.7.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Antwerpen 19.7.
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 3.8. til Kbhvn.
 s.s. *Jonna* ank. Cardiff 28.7.
 s.s. *Juliane* pass. Skagen 31.7. sydg.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Port Said 31.7. til Marseilles
 hjg.
 s.s. *Jutta* ank. Ellesmore 31.7.
 s.s. *Jytte* afg. Aabenraa 13.7. til Danzig.
 s.s. *Jægersborg* ank. Køge 11.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, pass. Holtenau 2.8.
 s.s. *Karen* afg. Wisbech 25.7.
 s.s. *Karen Toft* afg. Cannes 2.8.
 s.s. *Karla* afg. Oporto 30.7.
 s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 29.7. til Manchester.
 m.t. *Katrine Mærsk* pass. Bermuda 22.7.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Rotterdam 26.7.
 s.s. *Kentucky* ank. New York 1.8.
 s.s. *Kirsten* afg. Hamburg 22.7. til Irland.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Greenspond 28.7.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Middelfart 28.7.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los
 Angeles & Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud* afg. Danzig 6.8. til Kbhvn.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Burntisland 28.7.
 s.s. *Knut* pass. Hirtshals 26.7. vestg.
 s.s. *Kongea* pass. Helsingør 1.8. nordg.

L

s.s. *Laila* ank. Valparaiso 29.7.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Hamburg 2.8. til Kbhvn.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* ank. Svendborg 13.7.
 m.s. *Leise Mærsk* pass. Fornæs 27.7. nordg.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Caronte 22.7.
 s.s. *Lifland* ank. Alexandria 31.7.
 s.s. *Lilian* pass. Gibraltar 2.8.
 s.s. *Lilleborg* pass. Fair Isl. 28.7.
 s.s. *Lily* pass. Helsingør 1.8. nordg.
 s.s. *Linda* afg. Kotka 2.8.
 s.s. *Lotta* ank. Rouen 31.7.
 s.s. *Lotte* ank. Immingbam 29.7.
 m.s. *Louisiana* afg. Åhus 2.8. til Nakskov.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Danzig 29.7.
 m.s. *Lundby* afg. Montreal 29.7. til Halifax og West Indies
 s.s. *Lynæs* pass. Hammershus 2.8.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Newport News 21.7.
 s.s. *Magnus* ank. Gdynia 31.7.
 s.s. *Maja* afg. Kotka 1.8.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Nantes 29.7. hjg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Bordeaux 22.7. til Saloum.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Baltimore 22.7.
 s.s. *Margit*, Johansen, oplagt Kbhvn.
 m.s. *Marocco* afg. Bona 1.8. til Lissabon.

s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Vejle 31.7.
 s.s. *Margrethe* afg. Kbhvn. 6.8. til London.
 s.s. *Marna* afg. Havana 31.7..
 s.s. *Margrete* afg. Königsberg 23.7.
 s.s. *Marianne* ank. Wisbech 27.7.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Ostermoor 10.7.
 s.s. *Marie Toft* ank. Ghent 31.7.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Helsingør 29.7. sydg.
 s.s. *Marx* ank. Koivisto 23.7.
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 30.7. til Santos.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Itca 18.7.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Singapore 2.8. til Malacca hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 27.7.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Bangkok 7.6. til Hongkong.

N

s.s. *Najaden* afg. Kbhvn. 2.8.
 s.s. *Nancy* afg. Genoa 2.8.
 s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Kbhvn. 30.7. til Inningham.
 s.s. *Nerma* ank. Ghent 1.8.
 s.s. *Nevada* afg. Buenos Aires 29.7. til Santos.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.
 m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Perim 19.7.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Hongkong 27.7. til Keelung.
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt midlertidig i Kbhvn.
 s.s. *Niobe* pass. Gibraltar 30.7.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* ank. Yawata 11.7.
 s.s. *Nordborg* pass. Cape Finisterre 1.8.
 s.s. *Nordby* afg. Kbhvn. 31.7. til Danzig.
 m.s. *Norden* ank. Kobe 21.7.
 m.s. *Nordfarer* afg. Rio de Janeiro 21.7.
 m.s. *Nordhavet* pass. Mumbles 6.7. p. R. t. La Plata.
 m.s. *Nordhval* afg. Calcutta 9.7. til New Orleans.
 m.s. *Nordkap* pass. Lands End 24.7. p. R. t. Avonmouth.
 s.s. *Nordlys* repareres i Quebec.
 m.s. *Nordpol* afg. Port Said 17.7. til Patras.
 m.s. *Normandiet* afg. Caronte 29.7.

O

s.s. *Odin* ank. Goteborg 2.8.
 s.s. *Olga* ank. St. Peter Port 25.7.
 m.s. *Olga S.* afg. Gravesend 29.7. til Philadelphia.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Bordeaux 18.7.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Port Alfred 1.8.
 m.s. *Oregon* afg. Rio 30.7. til Kbhvn.
 s.s. *Orion* pass. Skagen 1.8. vestg.
 s.s. *Oslo*, Petersen, pass. Skagen 1.8.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Bona 20.7. til Dublin.
 s.s. *Ove Toft* afg. Gravesend 2.8.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Dungeness 28.7. vestg.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Kolding 25.7. til Esbjerg.
 m.s. *Panama*, Juul-Christensen, pass. Lombeck Island 27.7. p. R. t. Manila hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 1.8.
 s.s. *Paula* ank. Liverpool 1.8.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Shanghai 27.7. til Hongkong.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Terschelling 2.8. udg.
 s.s. *Pia* pass. Spurn Point 30.7.
 s.s. *Polly* ank. Kotka 26.7.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, pass. Skagen 2.8.

R

m.s. *Ragnhild* ank. Alexandria 21.7.
 s.s. *Randa* ank. Sete 2.8.
 s.s. *Riga* afg. Libau 2.8.
 s.s. *Rigmor* ank. London 28.7.
 s.s. *Rikke* ank. Bremen 26.7.
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 3.8. til Hamburg.
 s.s. *Rita Mærsk* i Kbhvn.
 s.s. *Robert* pass. Brunsbüttel 25.7.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 21.7.
 s.s. *Rosenborg* afg. Rotterdam 1.8.

S

s.s. *Saga* afg. Drammen 1.8. til Horsens.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Rotterdam 13.7.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Bordeaux 28.7.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Stettin 31.7. til Nørresundby.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Kbhvn. 1.8. til Danzig.
 s.s. *Seine* afg. Dunkirk 2.8.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Preston 1.8.
 s.s. *Selma* pass. Dungeness 2.8.
 s.s. *Sessa* afg. New York 29.7.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Shanghai 2.8. udg.
 s.s. *Signe* afg. Carrara 16.7. til London.
 s.s. *Sigrud* afg. Middlesbrough 21.7. til Narvik.
 s.s. *Silkeborg* ank. Kbhvn. 30.7.
 s.s. *Skaane* ank. Aarhus 1.8.
 s.s. *Skagerak* afg. Gdynia 19.7.
 s.s. *Skagen* ank. Burntisland 2.8.
 s.s. *Skandia* pass. New York Red p. R. t. Halifax.
 s.s. *Skodsborg* ank. Sete 30.7.
 s.s. *Sleipner* afg. Gdynia og Danzig 2.8.
 s.s. *Sonja* solgt.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Greenspond 27.7. til Ridham Dock.
 s.s. *Sophie* pass. Brunsbüttel 25.7.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 2.8. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Norfolk 30.7.
 s.s. *Stella* pass. Gibraltar 31.7.
 m.s. *Stensby* pass. Panama 27.7. p. R. t. Trinidad, Barbados og U.K.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Yawata 18.7.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Tynen 28.7.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. St. John's, Nfl. 7.7.
 s.s. *Svanhild* afg. Norfolk, Va., 29.7. til Jacksonville, Fla.
 s.s. *Svanholm* forv. afg. Kbhvn. 2.8. til Antwerpen.
 s.s. *Svend Pii* oplagt.
 s.s. *Søborg* ank. Kbhvn. 23.7.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Swansea 29.7. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 16.7.
 s.s. *Tanja* afg. Malmø 2.8.
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Nagoya 2.8.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Gdynia 2.8. til Selby.
 s.s. *Tekla* pass. Helsingør 1.8. sydg.
 s.s. *Tennessee* afg. Madeira 23.7., ank. Kbhvn. 2.8.
 m.s. *Thyra S.* ank. Dakar 21.7. p. R. t. Sunderland.
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 1.8.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Hammerhavn 3.8. til Kbhvn.
 s.s. *Tove* ank. Lorient 27.7.
 s.s. *Tovelil*, Bang, pass. Bermuda 27.7.
 s.s. *Transporter* ank. Boness 27.7.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Selby 3.8.
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 5.8. til Vestnorge.
 s.s. *Tula* ank. Kbhvn. 29.7.
 m.s. *Tunis* ank. Antwerpen 2.8.
 m.s. *Tureby* afg. Port Alfred 28.7. til New York.

U

s.s. *Ulla* afg. Rio de Janeiro 31.7.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Kbhvn. 26.7. til Tyne.
 s.s. *Uranienborg* afg. Houston 15.7.

V

s.s. *Valborg* pass. Skagen 28.7. sydg.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Thisted 28.7.
 s.s. *Venus* afg. Keddy 21.7. til Plymouth.
 s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
 s.s. *Viborg* ank. Cardiff 29.7.
 s.s. *Viola* ank. Hamburg 21.7.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 10.7. til River Plate.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Fremantle 30.7.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Helsingør 29.7. sydg.
 s.s. *Wm. Th. Mulling*, fung. Pedersen, ank. Kbhvn. 30.7.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 31.7.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandværkskedler.
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

PENSIONS Forsikringsanstalten

AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

HAMMERENSGADE 8 · KØBENHAVN K · TLF.: C. 7808



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

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

**Weioliin Skibsfarver****AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK

TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephons:
24880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

O. SWANLJUNG

Etableret 1903

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto
& Kalajokki-Rahja) **FINLAND**

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr.: »Swanljung», Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seediens-
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. OY

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA — Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr.: »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND

THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES

IN FINLAND

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 3. August 1938.

Nr. 31.

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

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

I. Østersøen.

2269. (T). Sverige S.-Kyst. Karlskrona Anduvning. Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 30/2176. Stockholm 1938.)

Lys- og Klokketønden *Karlskrona anöringsboj* paa c. 56° 03' N. 15° 33' E. er midlertidig ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde med samme Fyrkarakter.

2270. (P). Sverige. Ölandsrev Fyrskib ombyttes midlertidig.

(U. f. s. Nr. 30/2175. Stockholm 1938.)

Omkring den 15. August d. A. vil Fyrskibet *Ölandsrev* paa c. 56° 07' N. 16° 34' E. midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrs-kib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter, Lufttaagesignalering samt Radiotelegraf bliver uforandret, men Reservefyrs-kibet har intet Radiofyr.

2271. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Byviken. Fyr midlertidig slukket.

(U. f. s. Nr. 30/2173. Stockholm 1938.)

Byviken Fyr paa c. 63° 48' N. 20° 52' E. er beskadiget og indtil videre slukket. Fyret vil snarest blive repareret.

2272. Tyskland. Pillau. Lys- og Fløjtetønde gonudlagt.

(N. f. S. Nr. 30/3166. Berlin 1938.)

Lys- og Fløjtetønden *Pillau* paa c. 54° 40' N. 19° 50' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 24/1784 1938.)

2273. Tyskland. Heiligenhafen. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 30/3263. Berlin 1938.)

Umiddelbart S. for det nuværende *Heiligenhafen* Fyr paa c. 54° 22' N. 11° 01' E. er opført et nyt, 13,7 m højt, firkantet Taarn af røde Mursten med Platform og graa Fyrlanterne. I Løbet af Sommeren 1939 males Fyrtaarnet rødt og hvidt, lodret stribet.

Det nye Fyrtaarn er taget i Brug. Fyrkarakteren er uforandret hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 16,8 m. Synsvidde: 13 Sm. Lysevne: 13 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 8 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra 100° til 193°,₆ 3. Rødt i Pejl. fra 212°,₂ til 250°.
2. Hvidt i — - 193°,₆ - 212°,₂.

(E. f. S. Nr. 28/2062 1938. Kort Nr. 292, 298 og 279. Danske Lods, Side 394.)

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

2274. Sundet. Saltholm S. Stager midlertidig udlagt.
Fra den 29. Juli d. A. og indtil videre vil der S. for *Saltholm* være udlagt en Del sorte Stager med røde Flag, som er Farvandsafmærkningen uvedkommende.
c. 55° 35' N. 12° 50' E.
2275. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Klokketønde midlertidigt udlagt.
(U. f. s. Nr. 29/2120. Stockholm 1938.)
Da Taagesignalklokken paa Lys- og Klokketønden *Malmö ränna, yttre* paa c. 55° 37',₇ N. 12° 59',₀ E. midlertidig er ude af Virksomhed, er indtil videre en rød Klokketønde udlagt c. 25 m SSE. for Lys- og Klokketønden.
2276. Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 29/2119. Stockholm 1938.)
Fyrskibet *Oskarsgrundet* paa c. 55° 35' N. 12° 51' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 22/1675 1938.)
2277. Danmark. Smaalandsfarvandet. Næstved Havn. Oplysning om Dybde.
Arbejdet med Uddybning af Sejllobet til og Havnen ved *Næstved* er nu afsluttet, saaledes at Dybden er 6,₀ m.
c. 55° 13',₈ N. 11° 45',₇ E.
(Kort Nr. 306 og 299. Danske Lods, Side 508. Havnelods, Side 156, Tillæg Nr. 1, Side 26.)
2278. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing. Lystønder genudlagt.
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Middelgrund c. 55° 01' N. 10° 41' E. *Rudkøbing Lob N.* c. 54° 59' N. 10° 43' E.
(E. f. S. Nr. 25/1921 1938.)
2279. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Holnis E. Lystønde udlægges.
(N. f. S. Nr. 30/3264. Berlin 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 28/2067 1938 meddeles, at den deri omtalte sorte Lystønde „1 a“, som viser hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 12^s, vil blive udlagt paa Station paa 54° 51' 09" N. 9° 36' 24" E. inden den 6. August d. A.
(E. f. S. Nr. 28/2067 1938. Kort Nr. 321, 319, 241, 208 og 279. Danske Lods, Side 382.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2280. Sverige. Skagerrak. Grisbådarno. Tønde udlagt.
(U. f. s. Nr. 29/2121. Stockholm 1938.)
En sort Spidstønde med hvidt Bælte er udlagt paa 58° 55',₁₅ N. 10° 52',₇₀ E. til Orientering for Fiskere. — Tønden skal aarlig udlægges paa forannævnte Plads under Efteraarsfiskeriet.
(E. f. S. Nr. 13/945 1938.)
2281. Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjorden. Grønningen Fyr. Taagesignal forandret.
(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1938.)
Taagesignalet ved *Grønningen Fyr* paa c. 58° 04',₈ N. 8° 05',₈ E. afgives nu med Tyfon, Et-Stød hver 30^s, Stød 3^s, Pause 27^s.
(E. f. S. Nr. 15/1103 og 28/2071 1938.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2282. Tyskland. Elben. Fyrskib Elbe 2 genudlagt.
(N. f. S. Nr. 30/3265. Berlin 1938.)
Fyrskibet *Elbe 2* (*Bürgermeister Bartels*) paa c. 54° 00' N. 8° 25' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 19/1431 1938.)
2283. Belgien. Ostende. Luftfyrtændt.
(N. t. M. Nr. 1525 London 1938.)
Paa 51° 12' 10" N. 2° 54' 25" E., 0,42 Sm 313° fra *Steene Kirke*, er tændt et Luftfyrt, der viser hvidt Et-Blink. Synsvidde: 8 Sm.
(Kort Nr. 264.)
2284. England. Indløbet til Themsen. Galloper Fyrskib ombyttet med nyt Fyrskib.
(N. t. M. Nr. 41. Trinity House, London 1938.)
Galloper Fyrskib paa c. 51° 44' N. 1° 58' E. er inddraget og erstattet med et nyt Fyrskib, der viser hvidt Et-Blink hver 30^s, Blink 1,5^s, Mørke 28,5^s. Taagesignal afgives med Sirene, 2 Stød hver 1^m, Stød 2,5^s, Pause 2,0^s, Stød 5^s, Pause 50,5^s. Undervandsklokke afgives med Klokke, Et-Slag med 5^s. Mellemrum. Som Dagnærke fører Fyrskibet en Trekant med Spidsen nedad paa Toppen af Stormasten.
(E. f. S. Nr. 24/1799 1938. Kort Nr. 264.)

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

2285. (T). Frankrig. Le Havre Fyrskib. Taagesignal og Radiofyrt midlertidigt forandret.
(A. a. N. Nr. 28/1856 og 29/1915. Paris 1938.)
1. Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Le Havre* paa c. 49° 31',₉ N. 0° 09' W. er midlertidigt forandret til 2 Stød hver 45^s, Stød 3^s, Pause 2^s, Stød 1^s, Pause 39^s.
2. Tonehøjden i Radiofyret er midlertidigt forandret til 950 c/s.
(E. f. S. Nr. 29/2158 1938.)
2286. (T). Frankrig. Rance Floden. Baake forsvundet.
(A. a. N. Nr. 29/1917. Paris 1938.)
Baaken *Ile Chevre* paa c. 48° 35',₈ N. 2° 00',₆ W. er forsvundet.
2287. England S.-Kyst. Hastings. Fyrt atter tændt.
(N. t. M. Nr. 1538. London 1938.)
Det røde Blinkfyrt paa Bølgebryderen paa c. 50° 51' N. 0° 36' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 28/2080 1938.)
2288. Skotland W.-Kyst. Lewis. Rudh Uisenish. Fyrt tændes. Taagesignal oprettes.
(N. t. M. Nr. 1570. London 1938.)
Omkring den 17. August d. A. vil der paa c. 57° 56' N. 6° 28' W., 7,3 Sm 48° fra *Glas Island* Fyrt, uden nærmere Meddelelse blive tændt et nyt Fyrt, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s. Flammens Højde: 22 m. Hvidt Taarn. Fyret bliver ubevogtet.
Ved forannævnte Fyrt oprettes et Taagesignal med Kanon, Et-Skud hver 1^m.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2289. Island N.-Kyst. Skagafjordur. Málmei. Nyt Fyr tændt.

(A. f. s. Nr. 4/2. Reykjavík 1938.)

Paa S.-Enden af *Málmei* paa $66^{\circ} 00' 07''$ N. $19^{\circ} 31' 52''$ W. er tændt et Fyr, som viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s , Blink $1,5^s$, Mørke 3^s , Blink $1,5^s$, Mørke 9^s . Flammens Højde: c. 68 m. Lysevne og Synsvide: $18,5$ Sm for hvidt $15,5$ Sm for rødt og $14,5$ Sm for grønt Lys; men mellem Pejlingerne 229° og 354° (over *Málmeijarfjordur*) er Lysevnen og Synsvidden mindre. Et 9 m højt, firkantet, hvidt Taarn med sort Lanterne. Brændetid: 1. August—15. Maj. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra 0° til 40° ind over Fjorden.
2. Rødt i — - 40° - 121° over *Drangey* og *Hólmsker*.
3. Hvidt i — - 121° - 155° ud over Fjorden.
4. Grønt i — - 155° - 185° over *Málmei* og *Málmeijarbodi*.
5. Hvidt i — - 185° - 211° .
6. Rødt i — - 211° - 270° over *Málmeijarfjordur*.
7. Grønt i — - 270° - 360° .

Mellem Pejlingerne 158° og 173° skjules Fyret af Højder paa Øens N.-Ende.

(E. f. S. Nr. 1/56 1938. Kort Nr. 254, 212, 270 og 239. Islandske Lods, Side 125 og 126. Fyr-Fort. Nr. 848 B.)

2290. Island N.-Kyst. Grímsey. Nyt Fyr tændt.

(A. f. s. Nr. 4/3. Reykjavík 1938.)

Paa S.-Siden af *Grímsey* paa Bjargranden E. for *Grenivik* paa c. $66^{\circ} 31'$ N. $17^{\circ} 59'$ W. er tændt et nyt Fyr, som viser hvidt Et-Blink hver 20^s , Blink 4^s , Mørke 16^s . Flammens Højde: c. 27 m. Lysevne: c. 20 Sm. Synsvide: $15,6$ Sm. Brændetid: 1. August—15. Maj. Hvidt, firkantet, 9 m højt Taarn med sort Lanterne. Mellem Pejlingerne 140° og 187° skjules Fyret af Højderne paa Øens N.-Ende.

(E. f. S. Nr. 1/57 1938. Kort Nr. 212, 270 239, 147 og 283. Islandske Lods, Side 133. Fyr-Fort. Nr. 858 A.)

2291. (T). Island SE.-Kyst. Hornafjordur. Hvanney Fyr tændes ikke foreløbig.

(A. f. s. Nr. 4/1. Reykjavík 1938.)

Hvanney Fyr paa c. $64^{\circ} 14'$ N. $15^{\circ} 12'$ W. tændes ikke foreløbig.

2292. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Salem Harbour Anduvning. Middle Breakers Baake nedlagt.

(N. t. M. Nr. 27/1867. Washington 1938.)

Middle Breakers Baake paa c. $42^{\circ} 31'$ N. $70^{\circ} 46'$ W. er permanent nedlagt.

2293. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Winyah Bugt. Georgetown Fyr. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 1547. London 1938.)

Ved *Georgetown* Fyr paa c. $33^{\circ} 13'$ N. $79^{\circ} 11'$ W. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 302 kc/s (993,4 m). Type: A 2. Rækkevidde: c. 10 Sm.

Signalet er:

Bogstavet F.....	1 ^m .
Pause.....	2 ^m .
Periode.....	3 ^m .

Udsendelsestider:

I Taage og usigtbart Vejr: Hver 3^m.

I klart Vejr: I de midterste 10^m af hver halve Time.

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

- 1938
- 1/18 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
- 4/237 *Tyskland. Rügen N.* Undervandshindring.
- 5/301 *Tyskland. Stolpe Banke S.* Oplysning om Vrag.
- 13/916 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N.* Vrag „*Katharina Peppa*“. Vrag afmærket.
- 16/1181 } *Sverige. Landsort.* Taagesignal forandres.
- 22/1657 }
- 16/1182 *Sverige. Landsort Fyr.* Radiofyr oprettes.
- 16/1185 *Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Eggegrund Fyr.* Radiofyr oprettes.
- 16/1187 *Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvalls Skærgaard. Saltviksudd.* Fyr forandres. Nyt Fyr tændes paa *Agö*.
- 17/1267 *Estland. Finske Bugt.* Opmaalingsmærker udlagt.
- 25/1863 *Estland. Finske Bugt.* Skydeøvelser og Bombekastning. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
- 26/1941 *Estland. Finske Bugt. Tallinn* Anduvning. Skydeøvelser.
- 26/1942 *Polen. Danzig Bugt. Gdynia.* Taagesignaler forandres midlertidig.
- 27/2010 *Lettland. Ventspils Havn.* Fyrbaake ombygges. Fyr midlertidig slukket.
- 28/2118 *Danzigomraadet. Neufahrwasser.* Taagesignal midlertidig forandret.
- 29/2124 *Danmark. Hjelms Bugt.* Flaadeøvelser. Advarsel.
- 29/2133 *Estland. Finske Bugt.* Fyrskibet *Tallinn* ombyttes midlertidig.
- 29/2134 *Estland. Finske Bugt.* Fyrskibet *Hiumadal* ombyttes midlertidig.
- 31/2270 *Sverige. Ölandsrev* Fyrskib ombyttes midlertidig.

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

- 1938
- 1/21 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.
- 1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri.* Signal for Skydning.
- 1/24 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
- 1/25 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnedo* Fort.
- 1/27 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Vinkelfyr midlertidig slukket.
- 1/28 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Havnefyr midlertidig slukket.
- 1/32 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
- 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
- 1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
- 11/729 *Sverige. Sundet. Hälsingborg.* Indløbet til *Norra Hamnbassäng.* Havnearbejder. Advarsel.
- 12/839 } *Danmark. Sundet. Københavns Havn N.* Prøveboringer. Dag- og Natsignaler.
- 14/1026 }
- 12/843 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense.* Oplysning om Dybde i gravet Rende. Advarsel.
- 17/1273 *Sverige. Sundet. Skanör.* Indløbet tilsandet. Advarsel.
- 25/1866 *Danmark. Sundet. Køge Bugt m. v.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
- 26/1947 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnebygningsarbejder.* Advarsel.
- 27/2012 *Danmark. Sundet. Middelgrundsfort. Dragorfort.* Skydeøvelser. Advarsel.
- 27/2016 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
- 28/2065 *Sverige. Sundet. Malmö redd* Fyrskib ombyttes midlertidigt.
- 29/2136 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.

- 29/2137 Danmark. *Store-Bælt. Kerteminde Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*
 29/2140 Danmark. *Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.*
 29/2214 } Danmark. *Smaalandsfarvandet. Omo E. Vrag „Gudrun“ afmærket.*
 30/2223 }
 31/2274 } *Sundet. Saltholm S. Stager midlertidig udlagt.*
 31/2274 }
 31/2314 } Danmark. *Sundet. Middelgrundsfort. Skydeøvelser. Advarsel.*
 31/2315 } Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak

- 1988
 1/38 } Danmark. *Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.*
 1/38 }
 8/51 } Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder. Fyrbelysning og Taage-signaler. Advarsel.*
 21/1654 }
 1/39 } Danmark. *Kattegat. Æbeltoft Vig S. Vrag Proven.*
 1/40 } Danmark. *Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.*
 1/41 } Danmark. *Kattegat. Østre-Flak SE. Vrag P. Madsen.*
 9/593 } Danmark. *Limfjorden. Draget-Nibe. Vrag „Nordstjernen“.*
 12/911 } Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Havn. Dybde aftaget.*
 13/943 } Danmark. *Limfjorden. Norre-Sundby. N.-lige Ledefyr. Bagfyr midlertidig slukket. Midlertidigt Bagfyr etableres.*
 15/1100 } Danmark. *Isefjord. Bramsnæs vig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.*
 19/1426 } Danmark. *Kattegat. Schultz's Grund. Advarsel.*
 20/1505 } Danmark. *Isefjord. Hundested Havn. Molehoved ombygges. Midlertidige Foranstaltninger.*
 21/1610 } Danmark. *Skagerrak. Skagens Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.*
 27/2018 } Danmark. *Kattegat. Røsnæs NE. Vrag „Bjørno“ afmærket.*
 28/2068 } Sverige. *Kattegat. Fladen Fyrskib midlertidig ombyttet.*
 28/2120 } Danmark. *Kattegat. Røsnæs Puller. Fyr under Bygning.*
 29/2141 } Danmark. *Kattegat. Tisvilde—Liseleje. Skydning. Advarsel.*
 29/2142 } Danmark. *Limfjorden. Nibe Havn. Oprensning af Sejløbet. Advarsel.*
 29/2216 } Danmark. *Skagerrak. Hirtshals Fyr. Taagesignal forandres.*
 30/2224 } Danmark. *Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*
 30/2226 } Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.*

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1988
 1/47 } Danmark. *Graadyb og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler under daarligt Vejr.*
 1/49 } Belgien. *Wandelaar Fyrskib W. Vrag.*
 12/913 } Nordsøen. *Horns Rev NW. t. N. Vrag „Claus Bøge“.*
 15/1108 } Nordsøen. *Terschellingerbank Fyrskib NW. Vrag.*
 24/1802 } Skotland. *Firth of Forth. Undervandshindringer udlægges. Advarsel.*
 24/1803 } Skotland. *Firth of Forth. Forbudt Omraade.*
 24/1853 } Danmark. *Kore Sand og Skallingen. Skydeøvelser og Bombekastning. Advarsel.*
 27/2022 } Danmark. *Horns Rev S. Vrag „Hero I“.*
 27/2027 } England. *Outer Dowsing Fyrskib ombyttes midlertidig.*
 28/2076 } Skotland. *Firth of Forth. Rosyth. Skibsfartshindring.*
 30/2241 } England. *Newarp Fyrskib midlertidig ombyttet.*

Island og Færøerne.

- 1988
 1/53 } Island S.-Kyst. *Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.*
 1/54 } Island NW.-Kyst. *Isafjardardjúp. Arnarnes Fyr. Oplysning om Grunde i Lyvinkel. Advarsel.*
 1/55 } Island NW.-Kyst. *Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.*
 31/2291 } Island SE.-Kyst. *Hornafjordur. Hvanney Fyr tændes ikke foreløbig.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1988
 1/78 } Danmark. *Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 1/79 } Danmark. *Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*
 1/80 } Danmark. *Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*

- 1/81 *Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmedinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmedinger pr. Radiotelefon.*
- 1/82 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.*
- 1/83 } *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*
- 21/1854 } *Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.*
- 1/84 } *Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande.*
- 1/85 } *Danmark. Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien.*
- 1/86 } *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*
- 1/87 } *Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.*
- 1/88 } *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*
- 1/89 } *Bestemmelser for Ruter for Handelskibe i Middelhavet og for Undervandsbaadsøvelses-*
- 1/90 } *omraader.*
- 12/904 } *Spanien. Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.*
- 20/1571 } *Spanien. Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.*
- 1/91 } *Spanien. Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.*
- 13/1005 } *Spanien. Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.*
- 2/145 *Britiske Øer og Nordøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.*
- 2/146 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*
- 9/638 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptaget.*
- 11/802 *Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i udenlandske Farvande.*
- 16/1245 *Sverige. Opmaalingsarbejder 1938. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.*
- 19/1482 *Spanien. Palma de Mallorca. Regler for Besejling.*
- 21/1651 *Danmark. Lille-Bælt. Østersøen. Øvelser med Miner. Advarsel.*
- 22/1721 *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.*
- 27/2054 *Danmark. Fakse Bugt. Hjælm Bugt. Samsø, Farvandet E. for. Nyborg Fjord, Farvandet S. for. Øvelser med Miner. Advarsel.*

- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.
2294. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Sand Key Fyr lyser atter normalt.
(N. t. M. Nr. 28/1948. Washington 1938.)
Sand Key Fyr paa c. 24° 27' N. 81° 53' W. viser atter normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 28/2087 1938.)
2295. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Heald Bank. Fyrskib genudlægges ikke.
(N. t. M. Nr. 28/1949. Washington 1938.)
Fyrskibet *Heald Bank* paa c. 29° 05' N. 94° 14' W. er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 13/1085 1937.)
2296. (T). Venezuela. Margarita Island. Cabo de la Isla Fyr uregelmæssigt.
(N. t. M. Nr. 1505. London 1938.)
Cabo de la Isla Fyr paa c. 11° 11' N. 63° 52' W. lyser for Tiden med uregelmæssig Fyrkarakter, hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s, i Stedet for hvidt Et-Blink hver 12^s.
2297. Barbados S. Banke.
(N. t. M. Nr. 1491. London 1938.)
S. for *Barbados* er fundet en Banke, *The Shallows*, med følgende Dybder i de anførte Afstande og Retninger fra *South Point Fyr*, der er beliggende paa c. 13° 03' N. 59° 31' W.:
a. 60,3 m — 6,17 Sm 125°. d. 142,8 m — 5,45 Sm 120°.
b. 65,8 m — 5,15 Sm 131°. e. 146,3 m — 5,20 Sm 104°.
c. 128,0 m — 4,20 Sm 149°. f. 155,4 m — 6,80 Sm 119°.
2298. (T). Chile. Seno Reloncavi. Mallina Island. Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 1546. London 1938.)
Mallina Island hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 41° 40' S. 73° 00' W. er for Tiden slukket.
2299. (T). Ecuador. Guayaquil Bugt. Amortajada eller Santa Clara Island. Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 1579. London 1938.)
Santa Clara Island Fyr paa c. 3° 11' S. 80° 26' W. viser for Tiden hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.
2300. (T). Ecuador. Cape San Lorenzo. Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 1578. London 1938.)
Cape San Lorenzo Fyr paa c. 1° 03' S. 80° 55' W. viser for Tiden hvidt Et-Blink hver 6^s.
2301. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point Arena. Oplysning om Taagesignal.
(N. t. M. Nr. 1557. London 1938.)
Taagesignalet ved *Point Arena* paa c. 38° 57' N. 123° 44' W. afgives med Diaphon, To-Stød.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2302. (P). Sardinien. Tyrenske Hav. Capo Ferro Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 29/15. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Capo Ferro Fyr* paa c. 41° 09' N. 9° 32' E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 8,7^s. Synsvidde: 33 Sm.
(E. f. S. Nr. 24/1825 1938.)

- 2303. Sardinien. Tyrenske Hav. Isola Tavolara Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 29/40. Genua 1938.)
Isola Tavolara Fyr paa c. 40° 55' N. 9° 44' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 9,5^s.
- 2304. (T). Malta og Gozo Island. Fyr slukkes midlertidigt. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 1543. London 1938.)
Natten mellem den 24. og 25. August d. A. vil alle Fyrene paa *Malta* og *Gozo Islands* være slukket fra Midnat til Daggry.
I Løbet af ovennævnte Tidsrum vil der finde kombinerede Øvelser Sted mellem Orlogsskibe, Landstyrker og Flyvemaskiner. Alle Havne paa *Malta* og *Gozo* er lukkede og Indsejling er forbudt ovennævnte Nat mellem Midnat og Daggry.
Valetta: c. 35° 54' N. 14° 31' E.
- 2305. Busland. Sorte Hav. Khersøn Bugt Anduvning. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1532. London 1938.)
1. En hvid Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1½^s, er udlagt paa c. 46° 34' N. 31° 19' E., 6,8 Sm 217° fra *Upper Viktorovka* Fyr.
2. Den SW.-ligste af de 2 Spirtønder c. 0,4 Sm 250° fra (1) er permanent inddraget.
- 2306. Lilleasien W.-Kyst. Izmir (Smyrna) Bugt. Karaburun. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. 74. Istanbul 1938.)
Paa W.-Spidsen af *Karaburun* er paa 38° 39' 50" N. 26° 22' 45" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, 4 Blink hver 20^s, Blink 2,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 10^s. Flammens Højde: 137 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt Taarn.

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

- 2307. Bengalske Bugt. Coromandelkysten. Negapatam. Vragtønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 1575. London 1938.)
Den grønne Spidstønde, der afmærkede Vraget, som ligger sunket paa c. 10° 45' N. 79° 54' E., 3,25 Sm 95° fra *Negapatam* Fyr, er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 28/2105 1938.)

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

- 2308. Sunda Øerne. Sumatra W.-Kyst. Tapanuli Bugt. Sibolga. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1520. London 1938.)
Fyret paa c. 1° 44' N. 98° 46' E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Lys med En-Formørkelser.
- 2309. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja W.-lige Farvand. Tønde flyttet.**
(B. a. Z. Nr. 166/2081. 's-Gravenhage 1938.)
Den S.-lige hvide, spidse Telegraftønde i Farvandet W. for *Soerabaja* er flyttet til 7° 10' 15" S. 112° 40' 31" E.
- 2310. Sunda Øerne. Javasøen. Annie Florence Rev. Oplysning om Rev.**
(B. a. Z. Nr. 166/2079 's-Gravenhage 1938.)
En mindre Del af *Annie Florence* Rev paa c. 5° 13' S. 113° 17' E. er nu tørt ved Springtids Lavvande.

2311. Japan. Naikai. Yoshiura Wan. Baake opført.
(N. t. M. Nr. 1501. London 1938.)
Paa Revet 0,₃₁ Sm 321° fra S.-Spidsen af *O Urume Shima* er paa c. 34° 15' N. 132° 31' E. opført en sort og rød, vandret stribet Baake med trekantet Topbetegnelse.
2312. Australien. Queensland. Flat Top Island. Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. 1576. London 1938.)
Det hvide og grønne, faste Fyr paa c. 21° 10' S. 149° 14' E., c. 0,₃₂ Sm 241° fra det hvide og røde Gruppe-Blinkfyr paa *Flat Top Island*, er permanent nedlagt.
2313. (T). New Zealand. South Island. Kahurangi Point. Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 1521. London 1938.)
Kahurangi Point Fyr paa c. 40° 46' S. 172° 13' E. viser for Tiden hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9,₇^s.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller
Bogs Nr.

England:

- N 1822 Borneo. — Sungei Sarawak, Tanjong to Kuching.
Limits. — Lat. 1° 32' 30" — 1° 46' 00" N.
Long. 110° 20' — 110° 34' E.
- R 259 Baltic Sea.
- R 569 Vancouver. — Esperanza to Clayoquot.
- R 974 Malta. — Valetta harbours.
- † 1822 Sarawak river.
- T Supplement No. 2 to British Columbia Pilot, Vol. I.
- T Supplement No. 4 to South America Pilot, Part I.

Tillæg.

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

2314. (T). Danmark. Sundet. Middelgrundsfort. Skydeøvelser. Advarsel.¹
Fra *Middelgrundsfort* vil der fra den 26. August—6. September d. A., begge Dage inklusive, saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon. Hovedskudretning: NE., Skudafstand: c. 5 Sm, Sikkerhedshøjde: c. 800 m.
Naar Skydning finder Sted, vises fra Fortet om Dagen: International Talstander „7“ og om Natten: 3 røde Lanterner hejst over og under hinanden.
Endvidere vil der, naar Skydning finde Sted, blive vist følgende Signal under den ene Raanok paa Signalmasterne fra *Middelgrundsfort* og *Dragørfort*: 2 Cylindre, hvilke Signalfigurer hejses over og under hinanden.
Signalerne vil blive hejst ½ Time før Skydningens Begyndelse.
Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raans anden Nok.

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

Luftfartøjer advares imod i det omhandlede Tidsrum i Nærheden af den anførte Skudretning at komme under den vedføjede Sikkerhedshøjde.

2315. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 29. Juli d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,9 m.

c. $54^{\circ} 50'_{,6}$ N. $10^{\circ} 33'_{,1}$ E.

(E. f. S. Nr. 27/2015 1938.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

MED

Brown



GYRO KOMPAS

OG

AUTOMATISK STYRING

OPNAAS

NØJAGTIGHED

SIKKERHED

BESPARELSE

AGENTER FOR DANMARK:

IVER C. WEILBACH & CO.
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

Sinclair
DIESEL

Motorolier
er Verdens bedste.



**SINCLAIR
MARINE
OLIER**

**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

LEVERANDØR TIL
U. S. A.'s FLAADE

SINCLAIR
SMØREOLIER
FOR ALLE FORMAAL

UNION PETROLEUM COMP.
SINCLAIR OILS

VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

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

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftot«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandværkskedler. 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,0 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trækhavnen 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 Flojttønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højst 800 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 6 Kr. pr. Ton af Skibe- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Læsning: Losning og Læsning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Loftceevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeplatforme og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Fritlager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., 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 i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forbavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjøfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partradsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1908 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 Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran loftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran loftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 0,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegllholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sjøfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtægning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

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

Losning og Læsning. I Frihavnen besørger Losning og Læsning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 153 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlossapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wald) til Loft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. beholdsvis 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 Fyrskebet »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 Læsning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjørgningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Loftceevne 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. Loftceevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sjølak. 24 Øre, Sjølak med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering, uforud. Ingen Lodstafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Læsning besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Læsningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 R.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 32

TORSDAG 11. AUGUST 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DEN SKANDINAVISKE REDERKONFERENCE I GÖTEBORG

I Fredags afholdtes i Göteborg den tidligere bebudede store skandinaviske Rederkonference, hvor Danmark ogsaa var repræsenteret ved en omfattende Delegation, bestaaende af Rederforeningens Formand og Næstformand Skibsreder H. A. Hansen og Direktør J. A. Kørbing, Rederforeningens adm. Direktør E. Mægaard samt Direktør Normann, D.F.D.S., Skibsrederne Harhoff, T. C. Christensen og Gether.

Blandt de Spørgsmaal, der drøftedes i Göteborg, var den tidligere nævnte Plan om en »Compensation-Pool«. Den er udarbejdet i England, men siden dens Fremlæggelse er der som omtalt indenfor Storbritanniens egne Rederkredse opstaaet en alvorlig Modstand imod den, og det viser sig samtidig, at der er flere og flere Tilhængere af Statsstøtte til den engelske Skibsfart frem for en Kompensations-Ordning, der ogsaa vil komme Udlandets Skibsfart til Gode.

Et andet af Dagsordenens Spørgsmaal drejede sig om, hvorvidt der bør etableres Minimal-Rater som dem, der findes paa La Plata, Australien og St. Lawrence, paa andre Omraader af Fragtmarkedet, først og fremmest Gulden. Ogsaa om dette Spørgsmaal hersker der delte Meninger baade blandt skandinaviske og britiske Skibsredere.

Efter Konferencen, der havde samlet betydelig Tilslutning og hvor der konstateredes Enighed i alle væsentlige Punkter, udsendtes der ingen Resolution.

SKIBSFARTEN OG SUBSIDIERNE

Det er desværre en Kendsgerning, at man indenfor engelske Rederkredse i stadig stigende Grad gaar ind for Subsidier til Skibsfarten. Det er jo langt fra betragtet som Idealet, men som et nødvendigt Onde, og det gentages atter og atter, at man ganske vist tidligere har været Modstandere af Subsidierne, men Selvholdelsesdriften og selve Udviklingen har nu tvunget mange af Rederne til at betragte Støtte fra Statens Side som den eneste Redning, i det mindste den eneste Mulighed i Øjeblikket.

Der er ingen engelsk Shippingman, der som Formanden i Furness, Withy & Co., Lord Essendon kan behandle aktuelle Skibsfartsproblemer fra alle Sider. Han kom i sin Beretning paa Furness Withys Aarsmøde ogsaa ind paa Statens Forhold til Søfarten. Han paapegede bl. a., at mens de meget omdisputerede Subsidier til Trampflaaden for nogle Aar siden kun havde kostet Staten 4 Millioner Lstr., var der samtidig udbetalt Landbruget 50 Millioner Lstr. til Fremme af Husdyr- og Sukkerroeavl. Hvis Staten virkelig, som den siger, er interesseret i at bringe Søfarten paa Fode og faa den stærkt reducerede Tonnage forøget til normalt Omfang, saa gaar Vejen — sagde Taleren — gennem Subsidier. Det er imidlertid svært i Øjeblikket at sige, hvordan Fragtmarkedet vil ligge om tre Maaneder. At begære Subsidier paa Grundlag af Dagens Rater kan til den Tid være mindre berettiget. Hvad der derfor tiltrænges, vilde efter Lord Essendons Mening være, at Staten hjælper Søfarten efter et Program, som dækker over en Aarrække fremefter og derved stimulerer Rederne til at bygge ny Tonnage til Erstatning for solgte eller udrangerede Skibe fra de sidste f. Eks. 5 Aar.

OPLÆGNINGSTALLET

Den sidste Uges Oplægninger viser 42 oplagte Skibe med en samlet Tonnage af 58,669 Brutto- og 89,282 Tons Dødvægt.

Det betegner en ny Stigning siden 1. August, da Tallet var 39 Skibe paa 56,857 Brutto Tons og 86,386 Tons Dødvægt.

Som man ser fortsættes Stigningen uforandret. Det er et tydeligt Bevis paa, at Tiderne fortsat er nedadgaende for Skibsfarten. Et andet uomstødeligt Bevis er Skibsaktiernes Stilling. Bankierfirmaet L. Palsby har foretaget en Beregning for 10 danske Rederiers Aktier, og mens disse i September Maaned i Fjor i Gennemsnit laa omkring 195, er de i Øjeblikket under 140.

HANDELSBALANCEN I JUNI

Juni Maaned har for Danmark bragt et Eksport-Overskud af større Omfang, end det længe er set her i Landet. Der er udført Varer for 15.5 Mill. Kr. mere end der er indført for. Udførselens Værdi har været 137.3 Mill. Kr., medens Vareindførselen kun har andraget 121.8 Mill. Kr. Indførselstallet var i Juni sidste Aar 142.2 Mill. Kr. og har saaledes i Aar været 21½ Mill. Kr. mindre, medens Maanedens Eksportværdi var 16 Mill. Kr. større end i Fjor.

Netto-Resultatet af Juni Maanedes Udenrigshandel er derfor blevet meget forskelligt fra sidste Aars, idet et Indførsels-Overskud paa 21.7 Mill. Kr. er forvandlet til et Udførsels-Overskud paa 15.5 Mill. Kr.

Det samlede Resultat af vor Handels-Omsætning med Udlandet i Aarets første Halvdel, over hvilken der nu foreligger en Oversigt, er herefter blevet en Merindførsel paa kun 33.1 Mill. Kr., medens det tilsvarende Halvaar 1937 bragte et Import-Overskud paa ikke mindre end 98.9 Mill. Kr. Den samlede Vare-Indførsel er nemlig gaaet ned fra 834.9 Mill. Kr. i Jan.—Juni 1937 til 786.6 Mill. Kr. i Januar—Juni 1938, medens Udførselens Værdi for det samme Tidsrum er steget fra 736.0 til 753.5 Mill. Kr.

For Fremkomsten af det store Eksport-Overskud i Juni Maaned har det, som nævnt, i væsentlig Grad været afgørende, at Indførselen har været langt mindre end sidste Aar men dernæst er der udført Skibe for omtrent 9 Mill. Kr. mere end i Fjor, nemlig for 13.3 mod 4.6 Mill. Kr. Hvad Indførselen angaar, er der i Juni i Aar indført Prø m. v. til Oliepresning for 5 Mill. Kr. mindre end i Fjor, Jern og Staal for 3 Mill. mindre, Transportmidler for 2—3 Mill. Kr. mindre, Metervarer for 2 Mill. mindre o. s. v. For Eksportens Vedkommende finder man derimod en Forøgelse paa ca. 9 Mill. Kr. for Mejeriprodukter, 2 Mill. Kr. for Slagteriprodukter, 2 Mill. Kr. for Slagteriprodukter, 2 Mill. Kr. for Maskiner foruden, som nævnt, 9 Mill. Kr. for Skibe.

Disse Forskydninger i Udenrigshandelens Sammensætning i Sammenligning med sidste Aar finder naturligvis ogsaa stærkt Udtryk i Samhandelen med de enkelte Lande. Vor Indførsel fra Tyskland har i Juni i Aar kun andraget 26 Mill. Kr. mod 36.5 Mill. Kr. i Fjor, medens Værdien af vor Udførsel til dette Land samtidig er steget fra 20 til 24.4 Mill. Kr. For Aarets første Halvdel har der fra i Fjor til i Aar i Indførselen fra Tyskland været en Nedgang fra 199.3 til 178.1 Mill. Kr., medens samtidig vor Eksport til dette Land er steget fra 134 til 151.4 Mill. Kr. Hvad

England angaar, har vi i Juni i Aar kun indført for 38.3 Mill. Kr. fra dette Land eller 15 Mill. mindre end i Juni i Fjor, medens Værdien af vor Eksport samtidig er steget fra 66.8 til 77.9 Mill. Kr.; og Aarets første 6 Maanedes viser for dette Land en Nedgang i vor Import fra 333.1 til 284.7 Mill. Kr., medens Eksportværdien er steget fra 385.5 til 412.4 Mill. Kr.

KONJUNKTURUDSIGTERNE

I National City Bank of New Yorks Oversigt for August siges, at Udviklingen indenfor Handel og Industri i De forenede Stater i Juli Maaned har været opmuntrende, og at der har været adskillige Tegn paa Bedring.

Særlig fremhæves, at Stigningerne paa Aktiemarkedet, der gjorde sig saa stærkt gældende i Juni og fortsattes i Juli, er af overordentlig Betydning, idet de udbreder Haab og Opmuntring til alle Grene af Forretningslivet. Naturligvis vilde det være forkert at betragte disse Stigninger som Aarsag til Bedringen i Forretningslivet. Snarere er det modsatte Tilfældet. Men Kursudviklingen har givet et synligt Billede af den Bedring, som var forblevet upaaagtet af mange Mennesker, og den har derved stimuleret Købelysten og styrket de øvrige opbyggende Kræfter.

I Begyndelsen af Juni mødte Tendenserne i Retning af Deflation stigende Modstand; Prisfaldet standsede, og de ugentlige Indekstals Kurve udglattedes og begyndte i nogle Tilfælde at pege opad. De synlige Raavarelagre er stadig store, men Beholdningerne af Færdigvarer er reduceret, navnlig hos engros og detail handlende. Indenfor Konsumindustrien, der efter tidligere Kriser er kommet sig først, er Stemningen afgjort bedre, og Omsætningen har været mere tilfredsstillende end i nogen Periode, siden Depressionen satte ind.

Banken understreger, at Indkøbene til Efteraarssæsonen, der begynder i Juli, har faaet en fin Start, idet Detailhandelen under Indtrykket af den lysere Stemning har revideret sine Budgetter. Den mest betydningsfulde Bedring findes dog efter Bankens Mening indenfor Staal- og Automobilindustrien. I sidste Uge af Juli steg Staalindustriens Produktion til 37 pCt. af Kapaciteten, hvilket betegner Aarets højeste Tal. Stigning i Staalproduktionen er usædvanlig paa denne Aarstid og maa tilskrives Automobilindustriens Behov for Fornyelse af Lagrene. Øgede Detailsalg har holdt Produktionen af 1938-Modeller i Gang længere end ventet. I nogen Tid har Produktionen af nye Vogne været holdt paa lavere Niveau end Salget, saaledes at Forhandlernes Lagre er nedbragt, og samtidig er der langt om længe kommet Bund i Markedet for brugte Vogne, der ellers har voldt meget Besvær. Imod Sædvane har Automobilsalget ligget næsten lige saa højt i Juli som i Juni. Købekraften er vedvarende høj i Forhold til Produktionen.

Forventningerne om en fortsat Bedring begrundes i den gode Høst, i en gunstig Tendens med Hensyn til Beskæftigelse og i Udsigten til betydelige offentlige Udgifter. Naturligvis kan Velstand ikke bygges alene paa Konsumvarer, saa lidt som man kan blive ved i det uendelige med at understøtte Næringslivet med offentlig Kredit. Øjensynligt tiltrænges saadanne Vilkaar og en saadan Politik, som vil fremme Kapital-Investeringen og derved stimulere »capital-goods« Industrierne, der har været mest trykket. En uundværlig Faktor hertil er Tillid, især Tillid til, at et rimeligt Udbytte lader sig indtjene.

Hvedehøsten bedømmes til 967,427,000 bush., den næsthøjeste i Landets Historie. Majs- og Bomulds-Arealerne er reduceret i Overensstemmelse med Regerings-Planen. Man venter at høste 2482 Mill. bush. Majs og — med godt Vejr — 11½ Mill. Baller Bomuld. Priserne er mindre tilfredsstillende end Afgrøder-

ne, idet den store Hvedhøst træffer sammen med en Verdenshøst af Rekord-Højde.

Angaaende Aktieselskabs-Indtægterne fastslaaer Banken, at Rapporterne fra 275 Handels- og Industriselskaber viser en samlet Netto-Indtægt (efter Fradrag af Tab) for April Kvartal af 101 Mill. Doll. imod 91 Mill. Doll. i Januar Kvartal og 351 Mill. Doll. i April Kvartalet i Fjor. Nedgangen sammenlignet med sidste Aar var 67,5 pCt. for Januar Kvartal og 71,2 pCt. for April Kvartal. 335 Selskaber rapporterer for første Halvaar en Netto-Indkomst (efter Fradrag af Tab) paa 209 Mill. Doll., svarende til et Fald paa 69,3 pCt. fra Total-Indtægten paa 682 Mill. Doll. i første Halvaar i Fjor.

ER SKIBSFARTEN ET INTERNATIONALT ERHVERV?

I de tyske Rederiers Aarsberetning skinner det tydeligt igenneem, at mange af dem er utilfreds med en Række af de internationale Skibsfartsoverenskomster og ønsker en Nyregulering. Efter Verdenskrigen maatte den tyske Handelsflaade som bekendt opbygges paa bar Bund — og det var, efter Statssekretær Koenigs Mening, den første store Bedrift, der blev udført efter Krigen. Rederierne tilsluttede sig Konferencer, men afventede det Tidspunkt, hvor deres Tonnage var stor nok til at lade deres Tilslutning synes ønskværdig. Under Krisen fra 1931 til 1936 viste Konferencerne sig gunstige for Linie-Rederierne. I de senere Aar er de tyske Rederier imidlertid gaaet over til ikke blot at udvide de forskellige Ruter, men ogsaa at øge deres Flaade gennem et omfattende Nybygningsprogram. Dette gælder især for Ruterne paa Østasien, hvor tyske Rederier holder flere nye og særlig hurtigt gaaende Skibe i Fart. Men de gamle Skibe, der for Størstparten byggedes i Efterkrigstiden, bliver derfor ikke trukket tilbage. For en stor Del bliver de enten uforandret indsat til Forstærkning paa bestemte Ruter eller ombygget til større Fart, hvorefter de paa ny indsættes paa de hidtidige Ruter.

Væksten af den tyske Tonnage og den øgede Fart har naturligvis skærpet Konkurrencen, som føles særlig trykkende, naar den tilbudte Ladmængde viser Nedgang. Tyskland har derfor i de forskellige Skibsfarts-Konferencer forebragt Ønsker om højere Kvoter. Kvota-Problemet er særlig vanskeligt at løse i Østasien-Konferencen, fordi et japansk Rederi ønsker paany at tilslutte sig Konferencen og derfor maa have en Kvota tildelt.

Konferencens Forhandlinger herom er strandet i første Omgang. For dog at undgaa Udbrudet af aaben Konflikt og for ikke at forspilde nogen Forhandlings-Mulighed er den hidtidige Ordning blevet forlænget i tre Maanedes. Man haaber saa at finde frem til Enighed.

Det er ikke sandsynligt, at Tysklands Ønske om Kvoter vil medføre akutte Konflikter i andre Konferencer eller alvorligt true Konferencernes Bestaaen. Nedkæmpelse af Konferencerne vil føre til en u hæmmet Konkurrence om Ladningerne, d. v. s. meget lave Rater. Efter de hidtidige Erfaringer vilde Rederierne næppe kunne faa deres direkte Udgifter ind, og der vilde slet intet blive tilovers til Afskrivninger, Fornyelser o. s. v. Derfor er der Grund til at tro, at de interesserede Lande vil finde frem til Kompromis, som er antageligt for dem alle. Men ganske ejendommeligt er det at se, at det netop fra tysk Side spørges, om Skibsfarten er et internationalt Erhverv.

PRISTALLET FALDT

Selv om det kun er 1 pCt., at Detailpristallet er faldet i det sidste Kvartal, er det dog et Fald, og det skal blot konstateres, at der ikke kan tales om Stigninger paa de forskellige Livsfornødenheder, men

tværtimod har man konstateret nogen Nedgang i de danske Detailpriser; og det danske Pristal, som nu beregnes i Forhold til Gennemsnitspriserne i 1935, der sættes lig 100, er fra 107 i April gaaet ned til 106 i Juli. For et Aar siden var Pristallet 105; og det steg da til 107 i Oktober, paa hvilket Niveau det holdt sig snavel i Januar som i April.

Pristals-Beregningen sker, som bekendt, paa Grundlag af et Husholdningsbudget, paa hvilket Udgifterne i 1931 var 3100 Kr. De samlede Udgifter paa dette var i Juli i Aar 3636 Kr., hvilket er 39 Kr. færre end i April, da Udgifterne androg 3675 Kr.; i Januar var de 3674 Kr., i Oktober sidste Aar 3652 Kr. og i Juli for et Aar siden 3607 Kroner.

EN 50 AARS MINDEDAG

Den 14. August er en tragisk Mindedag for den danske Koffardifart, idet det paa den Dag er 50 Aar siden den saakaldte Geiser Katastrofe skete.

Sammenstødet mellem »Geiser« og »Thingvalla« var paa mange Maader usædvanligt. For det første, at to danske Skibe, tilmed fra samme Rederi, skulde støde sammen midt i det trafikerede Atlanterhav. Den egentlige Grund til Sammenstødet blev aldrig opklaret. Først troede man, at det var Taagen, der var Skyld i det, men ved Forhørene opklarede det, at der ikke herskede nogen Taage af Betydning, da Katastrofen fandt Sted. Begge Skibes Kaptajner blev betegnet som fuldkommen uskyldige i det skete, og den eneste, der kunde rettes Behrejdelse imod for svigtende Opmærksomhed, var »Geiser«s Førstestyrmand, men han gik ned med Skibet, og der var derfor ingen overlevende, som der kunde rettes Anklager imod. I mange Aar levede Mindet om denne frygtelige Skibskatastrofe og nu ved 50 Aarsdagen vil sikkert mange huske denne Begivenhed, der i en Tid, hvor Sensationerne var færre end nu, vakte Opmærksomhed over hele Verden.

Særlig er der Grund til at mindes den Sømandsdaad, Kaptajn Søren Laub, »Thingvalla«s Fører udførte ved at redde sine 450 Passagerer og faa dem overført til andet Skib sammen med de fra »Geiser« reddede og derefter frelst — og baglæns — føre sit stærkt molesterede Skib ind til Halifax, en enestaaende Bedrift, et Mirakel hed det dengang.

KØBESTÆVNET I FREDERICIA

Det 31. danske Købestævne aabnedes i Torsdags i Fredericia. Ved Aabningshøjtideligheden bød Købestævnets Formand, Departementschef Dallhoff velkommen og derefter talte Handelsminister Kjærboell, Stiftamtmand Herschend, Vejle, Borgmester Frantz Hansen, Formanden for Dansk Arbejde, Dir. Chr. H.

MEDDELELSER FRA DANSK

Cirkulære

Handelsministeriet henleder Opmærksomheden paa, at Søforklaring i Anledning af en et Skib overgaaet ulykkelig Hændelse, selv om vedkommende Forsikringsselskab ikke af Hensyn til sine Interesser maatte ønske Søforklaring afgivet, skal afgives i alle Tilfælde, hvor de i Sølovens § 40 angivne Omstændigheder foreligger.

Ved at undlade Afgivelse af Søforklaring i de nævnte Tilfælde kan Skibsførerne paadrage sig Strafansvar i Henhold til Sølovens § 288.

Under Hensyn til, at det er Ministeriet bekendt, at Ordene »Skade af nogen Betydning« i Sølovens § 40 i Praksis ofte foraarsager Tvivl med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt Pligt til at afgive Søforklaring i et givet Tilfælde foreligger, finder man derhos Anledning til at tilføje, at en Skibsfører altid bør indgive Anmeldelse til vedkommende Sørøt om Afgivelse af Søforklaring, naar der kan være Tvivl om, hvorvidt Forklaringen kan udelades, idet hun ellers eventuelt kan paadrage sig Ansvar for Undladelsen, ligesom Undladelsen vil kunne vanskeliggøre en nærmere Undersøgelse, der af offentligretlige Hensyn muligt er ønskelig.

Olesen, samt Næstformand i Industriraadet, Generalkonsul Waldemar Jacobsen.

Af de Udtalelser, der faldt, er det al interessant at udplukke enkelte, og de skal blot anføres uden Kommentarer, da de taler for sig selv:

»Dansk Arbejde«s Formand, Direktør Chr. H. Olesen opholdt sig særligt ved de »dybe Spekulationer«, som han mente »mange tænksomme Medborgere« fortaber sig i over, »hvorvidt Købestævnet i det hele taget burde have Lov til at eksistere«. »Det kan jo nemlig ikke skjules«, udtalte han, »at Stævnerne tager Sigte paa at fremme Af-sætningen af danske Varer, og netop denne Opgave er jo i mange Menneskers Øjne blevet en højst misliebige Af-sætere«, fordi man gaar ud fra, at Importen bliver tilsvarende mindre, og at Eksport-Erhvervene i sidste Omgang »kommer til at bløde haardt og ufortjent« for dette.

Gang paa Gang i Aarenes Løb har jeg understreget det sunde Princip, at dansk Arbejde bør fremmes mest muligt overalt, hvor det kan tage Konkurrencen op i Pris og Kvalitet. Det er et Synspunkt, som vil kunne finde Tilslutning fra alle Sider, men som under de herskende Afspærrings-Forhold ikke læges alt for højtideligt. En Hovedtanke overfor den økonomiske Politik, som sidder i Højsædet, er jo netop, at man desværre i alt for høj Grad oplasker Virksomheder, som ikke vil kunne bringes til at staa paa egne Ben, og som i mange Tilfælde heller ikke er ønskelige af den Grund, at de undergraver eller i alle Tilfælde forringer de Muligheder, som allerede be-staaende Virksomheder har at regne med.

Direktør Waldemar Jacobsen — der er en af vore Eksport-Eksperter — sagde, at det vilde være »Jagt paa Lygtemænd«, hvis man vilde lægge an paa at gøre Købestævnet til en Eksport-Messe.

GULDET

Guldmarkedet i London har oplevet en ny formelig Gulddamstring. Omsætningen har naaet samme Omfang som under den sidste Gulddamstringsperiode i Sommeren 1937, da Guld blev opkøbt af Frygt for en Nedskrivning af Dollarens Gulddindhold. Da Kursen mellem Lstr. og Doll. er bundet til Svingningerne i Guldprisen i London, idet den amerikanske Guldpris er fastsat til 35 Doll. pr. ontz, vil en Stigning i Guldprisen i London indebære en Forhøjelse af Dollarens Værdi overfor Lstr.

I engelske Kredse ser man med Velvilje paa denne Udvikling, idet man af konkurrencemæssige Grunde gerne ser det gamle Paritetsforhold genoprettet. Man har bestandig hævdet, at den Vekselkurs, der har været raadende, siden Pundet gik fra Gullet i 1931, lod £ være overvurderet i Forhold til Dollar. De amerikanske Kredse, der forrige Aar fremsatte Krav om yderligere Devaluering, ser derimod med alt andet end Tilfredshed paa, at Dollar nu er i Stigning. Tremagternes Valutaoverenskomst fra September 1936 forpligter imidlertid England til at medvirke til at bremse en Ændring i det indbyrdes Kursforhold, og kun en Revision af denne Valutaoverenskomst kan lade England faa sit Ønske opfyldt om en mere fordelagtig Kurs.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havntrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juni 1938

I Juni ankom til Rotterdam 828 Skibe (Juni 1937: 736 Skibe med Ladninger og afgik 787 Skibe (Juni 1937: 734 Skibe) med udgaaende Ladninger

Trampbaadene udlossede følgende Ladninger.

	Juni 1938	Juni 1937
Erts	185	135
Korn	45	24
Trælast	58	43
Jordolie	36	35
Kul	31	44
Andre Ladninger	52	62

I alt ankom med mindre Liniebaade 301 (253) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Juni 1937) og med større Liniebaade 120 (140) Yderligere ankom 407 (343) Trampbaade med Ladninger.

I alt afgik 290 (263) mindre Liniebaade, 107 (86) større Liniebaade og 390 (385) Trampbaade, heraf 183 (215) med Kul- og Koksladninger.

For Bunkers anløb 34 (24 Skibe) Nieuwe Waterweg.

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg androg 36,55 pCt. (34,08 pCt.); i første Halvaar 1938: 35,80 pCt. mod i første Halvaar 1937: 36,05 pCt.

Oversigt

over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i Juni 1938, samt Antallet af udgaaede Skibe:

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe Med Ladning	
	Antal	Netto Tons	I Ballast	I Ballast
U. S. A.	14	48.036	15	—
Brasilien	4	11.449	4	—
Danzig	3	1.324	3	—
Danmark	19	49.271	17	1
Tyskland	326	480.054	275	48
Estland	4	2.777	2	2
Finland	20	26.326	19	6
Frankrig	45	85.815	31	9
Grækenland	27	66.394	17	6
Storbritannien	201	343.789	165	29
Italien	49	144.286	44	1
Jugoslavien	16	48.335	12	3
Japan	6	27.824	5	1
Letland	10	16.116	1	8
Litauen	4	818	4	—
Nederlandene	354	435.533	243	76
Norge	72	144.061	51	24
Panama	2	6.150	1	2
Polen	6	2.978	5	—
Portugal	6	8.191	6	—
Rumænien	1	1.906	1	—
Rusland	9	14.275	3	5
Sverige	81	95.398	53	26
Ialt	1.279	2.061.106	977	247

Ialt afgaaet: 1.224 Skibe.

Vareomsætningen over Danzigs Havn i Juni Maaned 1938

Indførsel: 168,024,7 Tons; Udførsel: 469,011,2 Tons.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Maj Maaned androg 161,491,0 t., Udførslen 431,444,4 t.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 1800 t. Sødfør, 2900 t. Sten, 119,300 t. Erts, 6400 t. Svovkies, ca. 5900 t. Stenkul, ca. 16,700 t. animalsk Fedt og Olie, ca. 3300 t. Gødningstof, ca. 4800 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 9700 t. Korn, ca. 1400 t. Bælgfrugt, ca. 1800 t. Mel, ca. 353,600 t. Stenkul, ca. 14,300 t. Koks, ca. 1200 t. Tjære, ca. 1600 t. Sukker, ca. 2400 t. Oliekager, ca. 1600 t. Kvægfoder, ca. 71,100 t. Træ, ca. 1900 t. Jern og Staal, ca. 100 t. Metallvarer.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juli 1938

Indklaringsstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de første 7 Maaned af 1938, sammenlignet med samme Tidsrum i 1937, stiller sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	9,623	15,707,965	8,710	14,032,800
1937	9,077	15,383,252	8,469	13,805,127
Forskel ...	+546	+324,713	+241	+227,673

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	10,866	11,949,220	6,722	11,278,926
1937	10,382	11,394,096	6,929	11,734,901
Forskel ...	+484	+555,124	-207	-455,975

I Tidsrummet Januar/Juli 1938 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 4,429,039 Tons og 2,753,874 Tons større end til Antwerpen.

Gdynia Havn i Maj 1938

Der indgik i Maanedens Løb 540 Skibe med 514,214 N.R.T. mod 497 Skibe med 511,253 N.R.T. i April 1938.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal Skibe:	Tonnage:
Polen	60	69,438
Danzig	2	852
England	18	42,734
Danmark	97	58,652
Island	1	243
Estland	31	20,477
Finland	41	45,977
Grækenland	5	10,597
Holland	18	9,957
Litauen	1	613
Letland	19	23,836
Tyskland	55	30,966
Norge	42	35,158
Panama	2	1,369
Rumænien	2	4,529
Amerikas Forenede Stater ..	9	28,201
Sverige	117	77,581
Sovjetrusland	2	2,155
Italien	18	50,879
Ialt	540	514,214

Vareindførslen i Maj androg 107,917 Tons mod 121,971 Tons i April. Af indførte Varer kan nævnes: 3251 Tons frisk Frugt, 359 Tons Saltsild, 1026 Tons raa animalsk Fedt, 2750 Tons Huder, 29 Tons Tjære og Smøremidler, 3835 Tons Uld og Uldaffald, 38 Tons Farver, 39,512 Tons gammelt Jern, 709 Tons Maskiner, Apparater og Dele dertil, 512 Tons Automobile, Motorcykler og Dele dertil, 6484 Tons Bomuld og Bomuldsaffald, 185 Tons Tran, 17 Tons Frø, 139 Tons Bomuldsstoffer og 596 Tons vegetalske Olier og Fedtstoffer.

Vareudførslen i Maj androg 606,516 Tons mod 638,674 Tons i April. Af udførte Varer kan nævnes: 520 Tons Malt, 206 Tons Kartofler, 210 Tons saltet Skinke o. a. saltede Varer, 1371 Tons Bacon, 2702 Tons Pølsevarer, 5 Tons slagtel Fjerkræ m. m., 1339 Tons Smør, 4342 Tons Æg, 2929 Tons Cement, 1131 Tons Finér, 47 Tons Kurvemagerivarer, 449,397 Tons Eksportkul, 85,641 Tons Bunkerkul, 2351 Tons Koks, 2946 Tons Støbejern og Jernrør og 128 Tons Huder.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Tyske Lodsers Rejsstilling

I »Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht« gør Statssekretær Koenigs Rede for de tyske Lodsers Stilling og Ansvaret efter den foreslaede nye Lodslov. Staten bestemmer i hvilke Farvande Lodser skal være til Raadighed, ligesom Staten fastsætter den teoretiske og praktiske Uddannelse og de øvrige Kvalifikationer, en Lods skal have, saavel som de Omstændigheder, hvorunder Lodsvang er obligatorisk, og Taksterne for Lodsning. Lodsning er med andre Ord en statslig Institution, men det paahviler kun Staten at anvise Lodser som Raadgivere: de skal anvise Vejen gennem Kanaler og Farvande, paapege Forekomsten af Sømærker og Fyr samt give Raad for Skibets sikre Navigering, indtil de er forføjede i Havn. Lods-Administrationen har ikke villet anerkende det Princip, at Lodsene er den, som har Kommando ombord. Ansvaret for Navigeringen, for Skibet, Besætningen, Passagererne og Lasten hviler helt og holdent paa den af Rederen ansatte Skibsfører, ogsaa i de Tilfælde, hvor Lodsvang foreligger og Lods er ombord. Udtrykket »Lodsvang« overflytter ingen Del af Førerens Ansvaret paa Lodsene. Det er Statens Pligt at sørge for, at der findes Lodsbaade og alt andet for Tjenesten nødvendigt Materiel. Udgifterne hertil udredes af Statens Indtægt af Lodsafgifter, og Overskudet distribueres derefter til Lodserne gennem disses egne Organisationer i Forhold til Antallet af Lodser ved hvert Lodseri og Om-

fangnet af det Arbejde, hver af Lodserne har haft at udføre.

Tysk Skibsværft genopstaar

Vulcan-Værftet i Stettin er nu efter mange Aars Nedlæggelse paany traadt i Drift. Værftet har en næsten hundreedaarig Historie, der omfatter Bygning af det første Jernskib og Indretning af Skoleværksteder for tysk Krigsskibsbygning.

Glæde hos Lloyd's i London

Forrige Fredag Formiddag Kl. 10,18 blev der slaet to Slag paa »Lutine« Klokken hos Lloyd's i London. Og i den pludselig opstaaede Stillehed i den travle Noteringssal forkyndte »the Caller«, at en Guldbarre var bjerget fra »Lutine«.

Baade Klokke og Barre hører oprindeligt hjemme paa det samme Skib. Det er ganske vist kun et tilfældigt Sammentræf, men dog en Omstændighed, der hidrog til at gøre Øjeblikket dramatisk. Klokken blev bjerget i 1859, og i næsten 80 Aar har den hængt midt i Lloyd's »Underwriting Room«. Den bruges til at paabyde Stillehed, naar vigtigt nyt meldes: et Slag for slette Nyheder, to Slag for gode. Men Klokken havde ligget paa Havets Bund i 60 Aar, før den blev bjerget, og Barren havde ligget der i 139 Aar, før den blev slaet to Gange paa Klokken for at forkynde, at den var bjerget.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den forløbne Uge har, set fra et befragtningsmæssigt Standpunkt, været ret begivenhedsløs. Kornmarkedet har ligget roligt og heller ikke i andre Trades har Aktiviteten været særlig stor.

Fra River Plate rapporteredes ogsaa i denne Uge enkelte Afslutninger paa Basis af Minimalraten til UK./Cont. Destinationer, ligesom enkelte Baade sluttedes til Havne uden for Schedulet, f. Eks. 800 Tonner n.a. San Lorenzo/Japan, 20/-, prompt Lastning, 6,000 Tons Damper n.a. San Lorenzo/Rio de Janeiro, 9/6d., prompt. Fra n.a. San Lorenzo til Callo indikeres stadig 15/6d., prompt. Fra n.a. San Lorenzo til Callao indikeres stadig 15/6d. for handy Tonnage ult. Lastning, ligesom der er yderligere Forretning til Japan til omkring 20/- og til Rio til omkring 19/6d. à 10/-.

Australien viste ringe Interesse for Tonnage til UK./Cont., og kun en enkelt Baad sluttedes paa Basis af Minimalraten. Der var nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Hvede i Sække til Nordkina og 7,800 Tonner sluttedes Sydney/Taku Bar til 17/6d., hvilket kan gentages for Sept./Okt. Lastning. Golfen har været ret aktiv og har taget temmelig mange Baade til uforandret Rate, d. v. s. 2/6d. Basis Antwerp eller Rotterdam med sædvanlige Tillæg for UK. og tyske Destinationer. I denne Forbindelse skal nævnes, at der endnu ikke foreligger nogen Afgørelse m. H. t. Spørgsmaalet om Minimalrater for Korn fra Golfen til Europa, men denne ventes ret snart. Montreal har været meget stille med slet ingen Efterspørgsel for August, hvorimod Tonnage kan placeres for Oktober/Novbr. Lastning til Minimalraten, maaske med 1 1/2d. Præmie.

Om de øvrige Kornmarkeder skal nævnes, at Russerne stadig er i Markedet fra Sortehavet til 10/6d. Basis Antwerp/Rotterdam, 11/3d. til p.p. U.K., til hvilke Rater adskillige Skibe sluttedes. Fra Sydafrika er der nogen større Interesse for Tonnage for Majs til U.K. Befragterne indikerer 15/6d. Cape Town Lastning, 1/- mere fra Durban til p.p. U.K. Beira/UK. indikerer 17/-, Sept.

Det nordamerikanske Marked er stadig næsten blottet for Ordre til Europa. Der noteres enkelte Sraporder til Gdynia til 16/6d. Basis Atlantic Coast Lastning, ligesom stor Tonnage kan placeres til Genua eller Savona til \$5:- paa Gross terms.

Fra Cuba sluttedes 7,000 Tonner for sen Aug. Lastning til p.p. UK. til 15/6d., hvilket kan gentages for indtil 15. Sept. cancelling. Cuba/Marseilles indikerer 16/- med Option San Domingo Lastning til 1/- mindre.

Fra Pacifickysten er der stadig Interesse for Tonnage for Lumber til Australien, og det synes som om Befragterne er villige til at betale en Smule højere Rater. Sidste Slutning blev gjort paa Basis af £5,800 for 420,000 Cbft. Baad, hvilket er ca. 10 pCt. højere Rate end i sidste Uge. British Columbia/UK. er stille. Resten ligger nominelt omkring 22/6d. paa sædvanlige fio. Betingelser. Transpacific Markedet viser kun ringe Interesse for Tonnage.

Østens Markeder har været uden særligt fremtrædende Træk. For Soyabønner har Efterspørgslen været begrænset, men Rateniveauet ligger dog 6d. højere end i sidste Uge, antagelig paa Grund af Usikkerheden i Forbindelse med den japansk-russiske Konflikt. 8,300 Tonner sluttedes Dalny/Rotterdam-Hamburg til 26/6d., option Rashin Lastning til 27/-. Disse Rater kan gentages for Sept. Tonnage.

Saigon Ris Markedet har været roligt med begrænset Efterspørgsel. 6,300 Tonner sluttedes til 27/3d. til Marseilles-Rotterdam range, Aug./Sept., hvilket kan gentages, ligesom der noteres Forretning til Marseilles direkte til 25/6d.

De indiske Markeder er støtte paa Basis af 28/- for Kerner/Linsæd fra Madras Kysten til U.K./Cont., Option Karachi Lastning til 2/6d. mindre, Sept. Ilmerite fra Colachel til Golfen eller USNH. indikerer 23/-.

Om de europæiske Markeder er der desværre intet godt Nyt at fortælle. Udgaende Kul er uforandret, saavel til Plate som til Middelhavet. Førstnævnte Destination betalte igen 12/- for Sept. Afskilbning, og for sidstnævnte Losserange ligger Raten omkring 6/- Basis Port Said/Alexandria.

Trælastmarkederne viser fortsat kun ringe Interesse for Tonnage. Det menes, at England har købt og delvis faaet afskibet omkring Halvdelen af Landets beregnede Behov for indeværende Sæson, saa hvis dette er rigtigt skulde der være Basis for en god Sæson.

Trælastmarkedet har været noget livligere. Russerne har igen taget en Del Baade for Hvidehavets forretning paa Basis af Minimalraterne for denne Forretning, og i Vestindiafarten er placeret temmelig mange Dampere, delvis kommende i Ballast fra denne Side, til Rater omkring \$1.45 for 4,000 Tonnere og \$1.50 for mindre Størrelser. Iøvrigt er flere store Dampere sluttede for Timecharter trip across, Levering saavel St. Lawrence som Northern Range, Tilbagelevering U.K./Cont., til Rater, der ligger omkring \$1.70/\$1.80. Timecharter, Levering USNH. Tilbagelevering Østen indikerer omkring 95 Cents à \$1, Sept.

Fransk Torpedojager kollideret med fransk Fragtdamper ved Gibraltar

I Følge Meddelelse fra Gibraltar kolliderede den franske Torpedojager »Basque« i Gibraltar-Strædet med den franske Fragtdamper »Villiers«.

»Basque« ankom i beskadiget Tilstand til Gibraltar, medens Damperen »Villiers« gik for Anker i Nærheden af Ceuta med beskadigede Maskiner. Den franske Torpedojager er gaaet i Dok i Gibraltar for at faa repareret Skaderne.

Venezuela-Kutter søsat

Paa Brødrene Nippers Skibsværft i Skagen er nu søsat den Kutter, som Skibsværftet har bygget til Regeringen i Venezuela. Kutteren, der er paa 32 Ton, fik Navnet La Pinta. Den er bestemt til Gumann i Venezuela og vil nu blive forsynet med en Alfa Dieselmotor fra Frederikshavn.

»Admiral Karpfanger«

Den argentinske Regering har besluttet at sende et Skib til Magelhaens-Strædet, hvor det skal deltage i Eftersøgningerne efter det savnede tyske Skoleskib »Admiral Karpfanger«.

Uforandret Engros-Pristal

I Engros-Priserne her i Landet har der ikke i Juli været Forskydninger af særlig stor Betydning. Det samlede Engros-Pristal er ligesom for Juli beregnet til 111 mod 112 i Maj, 113 i April og 122 i Juli sidste Aar. Sammenlignings-Grundlaget er Priserne i 1935 = 100.

Forskellige Varegrupper viser dog nogle Ændringer. Der har været en Opgang paa 3 Points til 116 for animalske Levnedsmidler og paa 2 Points til 105 for Huder, Læder og Skotøj. Træ og Papir er derimod dalet 3 Points til 113, Foderstoffer og vegetabiliske Levnedsmidler hver 1 Point til henholdsvis 121 og 109. Forskydningerne har medført, at det særlige Indekstal for Eksportvarer er gaaet 4 Points op til 112, medens saavel Importvarer som Hjemmemarkedsvarer ligger uforandret paa henholdsvis 113 og 110.

Det kan tilføjes, at en Beregning med Aaret 1913 = 100 giver for Juli 1938 følgende Tal: Landbrugsvarer 133 (deraf vegetabiliske 113, animalske 155), Foderstoffer 133, Gødningsstoffer 102 og Industrivarer 163 (deraf Raavarer og Halvfabrikata 150, Færdigvarer 169) — samtlige Varer under eet 143.

Brand paa Helsingør Skibsværft

Forleden Aften ved 18,30-Tiden opstod der Ild om Bord i Rederiet J. Lauritzens Damper »Najaden«, der for Tiden er til Eftersyn og Reparation paa Helsingør Skibsværft.

En københavnsk Ekspert var blevet tilkaldt for at ryge ud i Mandskabslukafet for skadelige Insekter og anvendte herved en Slags Giftgas. Under Arbejdet gik der Ild i en Køje. Helsingør Brandvæsen fik i Løbet af en halv Times-tid Ilden slukket. Skaden er ret betydelig.

Under Opholdet om Bord blev Brandinspektør, Kaptajn Krieger, Vicebrandinspektør, Fabrikant Lilleballe og Brandmand Henriksen forgiftet og maatte i Ambulance køres til Øresundshospitalet. Der er dog ingen umiddelbar Fare for nogen af dem.

Krigsforsikringer paa Middelhavet

Den blandede Kommission, som af de britiske Søforsikringsselskaber, navnlig Lloyd, har faaet overdraget den Opgave at fastsætte Forsikringspræmierne mod Krigsfarer, har besluttet at fastsætte Præmien for Skibe, der besøger Middelhavet, til 2 Pd. Strl. for 100 Pd. Strl. for sovjetrussiske Fragtdampere Vedkommende. For græske og panamaske Fragtdampere udgør Satsen 10 sh for 100 Pd. Strl. Disse Præmier er betydelig højere end de, der anvendes over for Skibe, som fører andre Nationers Flag.

Mexiko-Olie til Tyskland

I Følge Meddelelser til Minedepartementet bekræftes det, at Mexiko i Tyskland har fundet Marked for den eksproprierede Petroleum. Flere Petroleumskilder skal være lejet af tyske Firmaer for Perioder fra 6 Maaneder til 2 Aar, i nogle Tilfælde endog 10 Aar.

Fraternitas' Bestyrelse

Skibsreder A. P. Møller, der var Formand i Bestyrelsen i Aktieselskabet Fraternitas-kompagniet (The Fraternitas Company Ltd.), er udtraadt af Selskabets Bestyrelse og fraaraadt som dets Direktør. Overretssagfører Anders Jabre, Sandefjord, Norge, er blevet Medlem af Bestyrelsen og Overretssagfører Emil Stakemann, som hidtil har været Medlem af denne, er udnævnt til Direktør for Selskabet.

Speditør Ove Haugsted død

Grundlæggeren af Speditionsfirmaet Ove Haugsted, Speditør, Grosserer Ove Haugsted, er død 75 Aar gammel. Han lærte i sin Ungdom Handelen i en Købmandsforretning i Svendborg, og arbejdede derefter i Korn- og Foderstofbranchen i København. Senere tog han til Hamborg, hvor han i et Speditions- og Dampskibsekspeditions-Firma fik Lejlighed til at sætte sig grundigt ind i den store Havnebys Forhold, og navnlig fik Øjnene op for Betydningen af det Frihavns-Anlæg, som dengang endnu ikke fandtes i København.

25 Aar gammel vendte han tilbage til København, hvor han selv begyndte en Speditions-Forretning og Dampskibsekspedition. Sammen med et Berlin-Firma overtog han Godstransporten ad Gedser-Warnemünde-Ruten, der aabnedes samme Aar. Det var under beskedne Forhold, Virksomheden begyndte, men ved flittigt og dygtigt Arbejde blev Forretningen snart drevet frem, saaledes at den blev kendt ikke alene her i Landet, men over det meste af Europa.

Sygdum tvang siden Speditør Ove Haugsted til delvis at trække sig tilbage fra den daglige Ledelse af Firmaet, og for nogle Aar siden omdannedes dette til et Familie-Aktieselskab med Sønnen Herman Haugsted som Direktør.

Ove Haugsted tog for ca. 30 Aar siden Initiativet til Oprettelsen af Københavns Speditørforening og blev dens første Formand.

Nordøstgrønlandsekspeditionen

Magister Eigil Nielsen, der skal deltage i Nordøstgrønlandsekspeditionen som Geolog, blev forleden Nat i Iskanten udfør Scoresbysund overført fra »Gertrud Rask« til »Gamma«. Ekspeditionen fortsatte mod Nord. All vel ombord.

»Esther Maria« paa Grund ved Falmouth

Dansk Damper »Esther Maria« (tilh. Rederiet Dania, Konsul Chr. Andresen) gik forleden Morgen under læt Taage paa Grund ved Penare-Stranden i Nærheden af Falmouth; Skibet var paa Rejse fra Caen til Huelva.

Ved indtrædende Højvande kom Skibet flot ved egen Hjælp og gik om Eftermiddagen ind til Falmouth Red, hvor det ankrede for at blive dykkerundersøgt.

Hamburg—Amerika-Liniens diesel-elektriske »Patria«

Et Turistskib, der skibsmæssig set er af usædvanlig Interesse, som forleden til Langelinie, nemlig Hamburg—Amerika-Liniens flunkende nye diesel-elektriske Passagerskib »Patria«,

»Patria«, der er bygget til Farten Hamborg—Chile, er inden sin Jomfrurejse over Atlanten sendt ud paa en Tur med Turister; den kom hertil om Aftenen fra Oslo og afgik om Lørdagen videre til Helsingfors; efter endt Østersøtoget skal Skibet ud paa sin første Rejse til Chile.

Det nye Skib fremtræder i sit Ydre saavel som i sit Indre meget smukt. Der er, naar »Patria« skal gaa i Ruldefart, kun beregnet Plads til 160 Passagerer paa 1. Klasse og 150 paa Turistklassen; alle Kamre er meget store, og der er mange og store Saloner. Paa Turiststoglet nu har »Patria« kun 250 Passagerer med.

»Emma Mærsk« faar Skruen beskadiget i Colombo

Dansk Motorskib »Emma Mærsk« (A. P. Møller) kom under Manøvrering i Colombos Havn i Berøring med en Bøje og fik beskadiget det yderste af to Blade paa bagbords Skrue. Der blev givet Skibet Sødygtighedsattest paa Betingelse af, at det gaar i Tørdok ved første Lejlighed, og »Emma Mærsk« forlod derefter Havnen Torsdag Nat.

Kollision

Fredag Aften 3½ Sømil Nord for Læsø Rende skete der en alvorlig Kollision mellem den danske Damper »Feddy« af København og den norske Damper »Vim« af Bergen, der var paa Vej henholdsvis fra og til England.

Den norske Damper vædrede »Feddy« med stor Kraft, saa der frenkam et gabende Hul baade over og under Vandlinien. Efter Sammenstødet bakkede begge Dampere for fuld Kraft og kom fri af hinanden. »Feddy«s Skade var ret alvorlig, men dens vandtætte Skodder hindrede den i at synke. »Vim« havde kun faaet en ubetydelig Skade.

Da Skaden var besigtiget, og det var konstateret, at ingen Mennesker var kommet til Skade, fortsatte den norske Damper sin Kurs, medens »Feddy« gik ind til Frederikshavn.

»Feddy« tilhører Skibsreder Aage Vollmond og føres af Kaptajn Matthiesen. I Kollisionsøjeblikket var Skibets Førstestyrmænd paa Broen. »Vim« ejes af A/S Victor Müller i Bergen.

Navigatorkongress

Styrelserne for Nordiske Navigatorkongresser har holdt Møde i Åbo. Der deltog Repræsentanter fra Sveriges Fartygsbefælsforening, Norges Skibsførerforbund, Finlands Skeppsbefælsforbund, Den alm. danske Skibsførerforening (ved Formanden, Kaptajn Hagelberg) og Dansk Styrmandsforening (ved Forretningsfører H. Christiansen).

Paa Mødet drøftedes blandt andet Spørgsmaalet om Lønningerne i Trampfarten og der vedtoges en Resolution herom. Endvidere behandledes Spørgsmaalene om Sejlskibenes Lanterneføring, Lystbaades Navigering, Afgivelse af Søforklaring, Officerernes Landgangsret, samt Revision af Sømandsloven.

»Grena« og »Strinda« Sagen

Nordisk Skibsrederforening har tidligere omtalt en Sag, den førte for s.s. »Grena« og s.s. »Strinda« angaaende Tilbagebetaling af paastaaet for meget betalt Tidsfragt. Foreningen vandt Sagen i Appelretten i London, men Befragterne fik efter speciel Ansøgning Tilladelse til at indbringe Sagen for House of Lords. Den er nu afgjort i House of Lords, og Resultatet blev, at Appelrettens Dom blev opretholdt, og at Rederiet saaledes vandt Sagen. Sagen var af stor Interesse for Foreningen, idet Omkostningerne for den tabende Part antagelig vil løbe op i en Sum mellem 2—300,000 Kr. Disse Omkostninger skal nu Befragterne betale.

House of Lords Dom indeholder intet af synderlig Interesse, bortset fra, at de engelske Forældelsesregler gives Anvendelse ogsaa paa kommercielle Voldgiftssager. Dette er forøvrigt fastslaet i den nye engelske Voldgiftslov af 1934.

Fiskeridirektør Trolle Thomsen 60 Aar

Fiskeridirektør C. Trolle Thomsen fyldte Onsdag 60 Aar. Det er over 30 Aar siden Trolle Thomsen indtraadte i den danske Fiskerikontrol, og i Aarene fra 1917 til 1935 var han Fiskerikontrollør. Sidstnævnte Aar overtog han Stillingen som Fiskeridirektør, efter at den hidtilværende mangeaarige Direktør Mortensen havde taget sin Afsked, og der har været nok at tage fat i for den nye Direktør i de forløbne tre Aar under de vanskelige Forhold med Restriktioner, Eksportkvota m. m. Fiskeridirektør Trolle Thomsen har samtidig beklædt Posterne som Formand for Fiskeriraadet og for Kommissionen for Danmarks Fiskeri og Havundersøgelser.

Sveriges Fragtindex højere

Svenska Handelsbankens Fragtindex viser for Juli en Stigning med 1 Point til 122. Kornfragterne er steget 1 Point til 148, Træfragterne Point til 125, medens Kulfragterne var uforandret 89. For Juli 1937 var Generalindex 174.

»Herdis« bygges om

Torms Dampner »Herdis«, der for nogen Tid siden efter en kortere Oplægning i Sydhavnen gik til Burmeister & Wain for forskelligt Reparationsarbejde, gik Fredag fra Værftet i København til Helsingør Skibsværft. Skibet skal have indlagt nyt Mellemdæk til Frugttransport.

Opmaaling

Ved Opmaalingen af »Klørby« syd for Fyn fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,9 Meter.

Søsætning fra B. & W.

Fra Burmeister & Wains Værft paa Refshaleoen søsattes i Lørdags den første af de to Fragtmotorskibe, der er bestilt af Blue Star Line Ltd., London. Det nye Skib bliver paa 8—9000 Tons, og største Delen af Lasten bliver udstyret med et kraftigt Køleanlæg til Transport af Kød. Der indrettes Plads til 12 Passagerer.

Skarven viser sig i fynske Farvande

I Farvandene ved Faaborg har man observeret den meget sjældne Skarv eller Aalekrage, der ellers hører hjemme paa de sydlige Himmelstrøg. I de senere Aar har den dog været iagttaget flere Steder her i Landet, og nu sidst ved Faaborg. Den smukke, sortgraa Fugl benyttes paa de japanske Øer til Fiskefangst.

Tunfisk-Rekord ved Esbjerg

Den største Last af Tunfisk, som nogensinde er indbragt til Esbjerg af en enkelt Baad, kom forleden Morgen ind til Fiskerihavnen. Det var Esbjergkutteren »Dora«, som førtes af Ejeren, Skipper Venø, Esbjerg. Lasten bestod af 337 Tunfisk, der hver vejede mellem 150 og 200 kg. Rekordlasten er fisket paa mindre end en Uge.

Handelens Ønske om ekstra Valuta-Bevillinger

Paa et Valutaraadmøde forelagde Handelens Repræsentanter Ønsket om Ekstra-Tildelinger af Valuta-Bevillinger for Resten af Aaret til et Beløb af godt 60 Mill. Kr., hvoraf de 29 Mill. Kr. falder paa Tyskland. Vigtigheden af en hurtig Udstedelse af de nye Bevillinger fremhævedes stærkt. Handelsminister Kjærboel skal nu træffe Afgørelsen.

PERSONALIA

75 Aar

Forhenværende Skibsfører Vilh. Aug. Flies, Svaneke, er fyldt 75 Aar. Han var i 37 Aar Ejer og Fører af Jagten »Skjalm Hvide« og er Æresmedlem af Marineforeningen. I sit Oltium har han udført adskillige smukke Skibsmodeller, deribland Kirkeskibet i Svaneke Kirke.

60 Aar

Fyrmesteren ved Nordre-Røse Fyr, Reserveløjtnant C. Gylling, fyldte 60 Aar den 1. August.

50 Aar

Førstemester i J. Lauritzens Dampner »Lillian«, Oscar Bremsen, fyldte Onsdag 50 Aar.

Dødsfald

Købmand P. Schneekloth, Ærøskøbing, er død, 65 Aar gammel. Schneekloth har i 25 Aar været Direktør for Dampskibsselskabet »Ærø« og i 30 Aar Medlem af Ærøskøbing Byraad.

Slusemesteren i Sydhavnen, Kaptajn Jørgen Larsen, er død 65 Aar gl. Kaptajn Larsen var indtil sin Ansættelse ved Havnevesenet i 1920 Fører af en af Bunkerkuldepotels Bande.

Fiskeeksportør Gravers Graversen er død 65 Aar gammel. Graversen har været Medlem af Nykøbing M. Byraad fra 1913 til 1937, Formand for Jydsk Fiskeriforening og Medlem af Bestyrelsen for Danmarks Fiskehandler- og Havfiskeriforening.

Paa Lauge Kochs Ekspeditionsskib »Godthaab«, der i Øjeblikket ligger i Moskusoksefjorden i Østgrønland, er der ifølge Radiomelding til Grønlands Styrelse sket et Dødsfald, idet Skibets Hovmester Axel Søht uden forudgaaende Sygdom er afgaaet ved Døden af en Hjertelammelse.

Hovmester Søht, der havde sit Hjem i København, hvor han efterlader sig Hustru og to voksne Børn, blev 58 Aar gammel. Han er blevet begravet i Østgrønland paa Stationen »Ella-Ø«.

Kongeskibet »Dannebrog«s Intendant Carl Freksen døde ganske pludseligt, 46 Aar gl., under Skibets Ophold i Aarhus.

POSITIONSLISTE PR. 9. AUGUST 1938

A

s.s. Aalborg ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. Aarø ank. Huelva 4.8.
s.s. Aaro, Bastrup. ank. Pictou 29.7.
s.s. Aase pass. Dungeness 24.7. p. R. t. Oporto.
m.t. Aase Mærsk afg. Falmouth 23.7.
s.s. Absalon pass. Kbhvn.s Red 2.8.
m.s. African Reefer pass. Dungeness 27.7.
m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Penang til Aden 3.8. hjg.
s.s. Agnete ank. Vejle 1.8.
s.s. Agnete Mærsk pass. Lizard 28.7. øst.
s.s. Alabama afg. Rotterdam 16.7. til River Plate.
s.s. Alfa pass. Kbhvn. 10.8.
s.s. Alf afg. Danzig 3.8.
s.s. Algarve afg. Kbhvn. forv. 16.8 til Levanten via Antwerpen.
s.s. Algier ank. Piræus 8.8.
m.s. Almena afg. New York 14.7. til Azua.
m.s. Alsia, Borch, ank. Bankkok 7.8. hjg.
s.s. Alssund, Hansen, pass. 40° N., 19° W. 7.8.
m.s. American Reefer ank. Rotterdam 9.8.
m.s. Amerika, Dahl, pass. Gravesend p. R. t. Rotterdam 9.8. hjg.
m.s. Anglo Mærsk afg. Willemstad 21.7.
m.s. Anna Mærsk afg. Los Angeles 26.7. til New York.
s.s. Anna pass. Ushant 9.8.
m.s. Annam, Skjoldam, ank. Dairen 10.8. hjg.
s.s. Anne ank. Malmö 2.8.
m.s. Argentina afg. Buenos Aires 2.8. til Kbhvn.
m.s. Arizona afg. Esbjerg 3.8. til River Plate.
s.s. Arnold Mærsk afg. Lissabon 28.7.
m.s. Asbjørn, Bjark, ank. Kbhvn. 28.7.
s.s. Aslaug afg. Bordeaux 3.8. til Antwerpen.
m.s. Asia, Frederiksen, ank. Åbo 8.8.
m.s. Asnæs pass. Helsingør 7.8.
s.s. Asko, Hansen, ank. Stettin 3.8.
m.s. Astoria, Nørregaard, pass. Panama Kanalen 31.7.
s.s. Astra afg. Kbhvn. 1.8. til Gamla Karleby.
s.s. Astrid, Madsen, afg. Kbhvn. 2.8. til Trenton.
m.s. Australian Reefer pass. Mona 8.8.
m.s. Australien, Hansen, ank. Le Havre 3.8. hjg.
s.s. Avance oplagt.

B

s.s. Belgien afg. Gdynia 3.8.

m.t. Bente Mærsk pass. Gibraltar 3.8. vestg.
s.s. Bergenhus ank. Stettin 9.8.
s.s. Bertha ank. Brest 1.8.
s.s. Bes pass. Beachy Head 7.8.
s.s. Bettu ank. Wiborg 6.8.
s.s. Betty Mærsk afg. Halifax 3.8. til Cuba.
s.s. Birgit, Vilsmark, ank. Murmansk 4.8.
s.s. Birgitte afg. Jaffa 2.8. til London, Hull og Leith.
s.s. Birte oplagt.
s.s. Bogo, Nielsen, oplagt.
m.s. Boringia, Kolls, afg. Aden til Colombo 7.8. udg.
m.s. Bornholm, Petersen, afg. Kaolack 6.8.
s.s. Bothal, Hansen, afg. Danzig 4.8. til Rotterdam.
s.s. Brasilien afg. Neufährwasser 22.7. til River Plate.
m.s. Brazilian Reefer ank. Lissabon 8.8.
m.s. Bretagne, Hansen, ank. Rosario 7.8.
s.s. Britta ank. L'Estaque 3.8.
s.s. Broholm afg. Alexandria 8.8. til Jaffa.
s.s. Brosund, Bundesen, ank. Murmansk 5.8.
s.s. Brynhild afg. Montreal 27.7. til Esbjerg.

C

m.s. California ank. Kbhvn. 8.8.
m.s. Canada, Knudsen, ank. Kbhvn. 1.7. hjg.
m.s. Canadian Reefer pass. Flores 6.8.
s.s. Carmen afg. Zeebrugge 8.8.
m.t. Caroline Mærsk pass. Dungeness 4.8. østg.
s.s. Charkow ank. Kbhvn. 8.8.
m.s. Chastine Mærsk afg. Tegal 24.7.
m.s. Chilean Reefer afg. Cardiff 6.8.
m.s. Chile afg. Aden til Port Said 7.8. hjg.
s.s. Christiansborg pass. Skagen 7.8.
s.s. Chr. J. Kampmann afg. Cuba 29.7.
m.s. Chr. Holm ventes ank. Halifax 15.8.
m.s. Chr. Sass, Clausen, afg. Galveston 7.8. til Three Rivers.
s.s. Cimbria, Lund, ank. Danzig 5.8.
s.s. Clara, Jensen, oplagt.
m.s. Columbia, Bronér, ank. Dairen 29.7.
s.s. Cornelia Mærsk afg. Dover 27.7.
s.s. Cyril, Farup, ank. North Sydney 8.8.

D

s.s. Dagmar ank. Kbhvn. 9.8. fra London via Randers.
s.s. Dagmar Clausen afg. Stockholm 3.8. til Kbhvn.
s.s. Dagmar pass. Gibraltar 6.8.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

9.8.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEWYORK	460,75	AMSTERDAM	250,75
BERLIN	184,50	STOCKHOLM	115,65
PARIS	12,65	OSLO	112,70
ANTWERPEN	77,90	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	105,45	PRAG	16,00
ROM	24,45	WARSAWA	87,10

s.s. *Dania*, Danholt, ank. Kbhvn. 8.8.
 m.s. *Danmark* ank. Baytown 8.8.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Hamburg til Kbhvn. 9.8. hjg.
 s.s. *Delaware* afg. Aalborg 9.8. til Port Everglades.

E

s.s. *Ebro* ank. Genua 7.8.
 s.s. *E. M. Dalgas* afg. Gravesend 22.7.
 s.s. *Edu. Nissen* afg. Cardiff 23.7.
 s.s. *Effe Mærsk* ank. Svendborg 29.7.
 s.s. *Egholm* ank. Antwerpen 8.8.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Dungeness 29.7.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Houston 21.7.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Antwerpen 6.8.
 s.s. *Elisabeth* ank. Kotka 26.7.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Valleyfield 27.7.
 s.s. *Ellen* ank. King's Lynn 30.7.
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 4.6.
 s.s. *Else* afg. Immingham 9.8.
 s.s. *Emanuel* afg. Halifax N. S. 4.9. til Preston.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. St. George's, N.F. 28.7. til Ridham Dock.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Colombo 4.8. til Bahrein.
 s.s. *Energi* ank. forv. Sutton Bridge 9.9.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Danzig 4.8. til Rouen.
 s.s. *Enigheden* oplagt.
 s.s. *Erik Boye* afg. Cuba 30.7.
 s.s. *Erindring* oplagt.
 s.s. *Erna* ank. Dalsbruk 5.8.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Kingston til Los Angeles 7.8. udg.
 s.s. *Ester* afg. Cardiff 6.8.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Falmouth 5.8.
 s.s. *Estland*, Fischer, opl. Kbhvn. 28.7.
 s.s. *Estrid* ank. Antwerpen 3.8.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. San Francisco 4.8. hjg.

F

s.s. *Fanø*, Korff, oplagt.
 m.v. *Fanø* afg. Fowey 8.8.
 s.s. *Finland* ank. Fredericia 2.8.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, pass. Ushant p. R. t. Marseilles 9.8. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Danzig 7.8.
 s.s. *Frankrig* afg. Caen 3.8.
 s.s. *Fredensborg* ank. Aarhus 24.7.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Godthaab 8.8.
 s.s. *Freya* pass. Spurn Hd. 23.7.
 s.s. *Frida* afg. Valparaiso 3.8.
 s.s. *Frode* ank. Galveston 8.8.
 s.s. *Fylla* afg. Kotka 2.8. til Mistley.

G

s.s. *Georgia* afg. Neufahrwasser 16.7. til Santos.
 s.s. *Gerd* ank. Stettin 2.8.
 s.s. *Gerda* afg. Gdynia 7.8.
 s.s. *Gerda* ank. Rotterdam 7.8.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Kobe 5.8.
 s.s. *Gorm* afg. Frederikshavn 21.7. til Santos.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Los Angeles 25.7.
 s.s. *Grete* ank. Izmir 9.8.
 s.s. *Granland*, Sorensen, ank. Svendborg 6.7.
 s.s. *Gudena* ank. Methil 3.8.
 s.s. *Gudrun* afg. Wiborg 1.8. til London.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Port Said 30.8. til Bilbao.
 s.s. *Gunhild* ank. Goole 23.7.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Bayonne 3.8. til Dover.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Tangku 30.6. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* ank. New York 4.8.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Gdynia 8.8.
 s.s. *Halfdan* i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Aalborg 21.4.
 s.s. *Hanne* ank. Danzig 3.8.
 s.s. *Hans Broge* ank. West Hartlepool 31.7.
 s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 9.8. til Holbæk.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Bremen 3.8. til Port Williams.
 s.s. *Harald* afg. Swansea 8.8. til Kbhvn.
 s.s. *Harriet* ank. Immingham 9.8.
 s.s. *Helga* afg. Callao 1.8.

s.s. *Helene* ank. Methil 5.8.
 m.s. *Helvig* ank. New York 25.7.
 m.s. *Henning Mærsk* ank. Havre 27.7.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Beachy Head 4.8. vestg.
 m.s. *Herdís* dokker i Kbhvn.
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 23.7.
 s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 6.8.
 s.s. *H. H. Petersen* oplagt.
 s.s. *Holland* afg. Danzig 3.8.

I

m.s. *India*, Kraup, ank. Calicut 7.8. udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. London 5.8. til Antwerpen.
 s.s. *Inger* ank. Aalborg 5.8.
 s.s. *Inger Toft* ank. Bilbao 6.8.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Rouen 8.8.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Dakar 25.7.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Helsingør 3.8.
 s.s. *Ivar* afg. Kbhvn. 9.8. til Gdynia.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 7.8.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Glasgow 22.7.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Tuxpan 18.7.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Rotterdam til Hamburg 9.8. udg.
 s.s. *Jenny* ank. Wasa 7.8.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Swansea 25.7.
 s.s. *Johanne* afg. Immingham 9.8.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Alexandria 3.8. til Jaffa.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 8.8. fra Kbhvn.
 s.s. *Jonna* afg. Cardiff 4.8.
 s.s. *Juliane* ank. Kalundborg.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, pass. Finisterre p. R. t. London 9.8. hjg.
 s.s. *Jutta* pass. Helsingør 9.8.
 s.s. *Jytte* afg. Aabenraa 13.7. til Danzig.
 s.s. *Jægersborg* ank. Køge 11.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt.
 s.s. *Kalø*, Brockmann, afg. Bremen 4.8. til Wilmington.
 s.s. *Karen* afg. Antwerpen 29.7.
 s.s. *Karen Toft* ank. Caen 7.8.
 s.s. *Karla* afg. Casablanca 4.8.
 s.s. *Katholm* ank. Manchester 4.8.
 m.t. *Katrine Mærsk* ank. Port Arthur 28.7.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Skagen 2.8.
 s.s. *Kentucky* afg. New York 2.8. til Oslo.
 s.s. *Kirsten* ank. Dublin 4.8.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Valleyfield 29.7.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Middelfart 3.8.
 s.s. *Knud* afg. Kbhvn. 8.8. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Burntisland 3.8. til Esbjerg.
 s.s. *Knut* ank. Ipswich 29.7.
 s.s. *Kongea* ank. Delfzyl 3.8.

L

s.s. *Laila* ank. Valparaiso 29.7.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Kbhvn. 4.8. hjg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* afg. Cardiff 8.8.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Aalborg 3.8. til Rotterdam.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Marseilles 2.8. til Cadix.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Alexandria 8.8.
 s.s. *Lilleborg* ank. Ivigtut 5.8.
 s.s. *Lilian* pass. Dungeness 9.8.
 s.s. *Lily* pass. Dunnet Hd. 4.8. vestg.
 s.s. *Linda* ank. Dublin 9.8.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Port Talbot 9.8.
 s.s. *Lotta* afg. Gdynia 9.8.
 s.s. *Lotte* ank. Immingham 29.7.
 m.s. *Louisiana* ank. Nakskov 4.8.
 m.s. *Lundby* afg. Halifax 3.8. til Vestindien.
 s.s. *Lynæs* pass. Brunsbüttel 7.8.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Newport News 21.7.
 s.s. *Magnus* ank. Riga 7.8.
 s.s. *Maja* ank. Thomsen 9.8.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. De Nantes 29.7. hjg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Kaolak 4.8.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Philadelphia 4.8. til Kobe.
 s.s. *Margit*, Johansen, oplagt.
 s.s. *Margrete* afg. Königsberg 23.7.
 s.s. *Margrethe* ank. London 8.8. fra Kbhvn.
 s.s. *Marianne* ank. Wisbech 27.7.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Ostermoor 10.7.
 s.s. *Marie Toft* pass. Cape Finisterre.

s.s. *Marna* ank. New York 6.8.
 m.s. *Marocco* afg. Leixoes 7.8. til Gdynia.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Vejle 5.8. til Bremen.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Gefle 1.8.
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 30.7. til Santos.
 s.s. *Marx* ank. Koivisto 23.7.
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Ushant 4.8.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Colombo til Aden 9.8. hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 27.7.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Bangkok 7.6. til Hongkong.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Korsør 5.8.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.
 s.s. *Najaden* ank. Helsingør 2.8.
 s.s. *Nancy* afg. Rabat 9.8.
 s.s. *Nerma* afg. Rotterdam 6.8.
 s.s. *Nevada* afg. Santos 8.8. til Rio.
 m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Gibraltar 3.8. vestg.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Keelung 29.7.
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt midlertidig i Kbhvn.
 s.s. *Niobe* afg. Genoa 9.8.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* ank. Yawata 11.7.
 s.s. *Nordborg* ank. Glasgow 5.8.
 s.s. *Nordby* afg. Kbhvn. 31.7. til Danzig.
 m.s. *Norden* ank. Kobe 21.7.
 m.s. *Nordfarer* afg. Rio de Janeiro 21.7.
 m.s. *Nordhavet* pass. Mumbles 6.7. p. R. t. La Plata.
 m.s. *Nordhval* afg. Port Said 2.8. til Charleston.
 m.s. *Nordkap* pass. Land's End 24.7. p. R. t. Avonmouth.
 s.s. *Nordlys* afg. Quebec 3.8.
 m.s. *Nordpol* afg. Port Said 17.7. til Patras.
 m.s. *Nordvest* ank. Cristobal 3.8.
 m.s. *Normandiet*, Petersen, afg. Carontes 29.7.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 9.8.
 s.s. *Olga* ank. Havre 30.7.
 m.s. *Olga S.* afg. Gravesend 29.7. til Philadelphia.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Safi 29.7.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Port Alfred 3.8.
 m.s. *Oregon* afg. Rio 30.7. til Kbhvn.
 s.s. *Orion* ank. Hull 3.8.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Southampton 9.8.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Dublin 29.7.
 s.s. *Ove Toft* ank. Bathurst, Canada, 6.8.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Dungeness 28.7. vestg.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Helsingør 31.7.
 m.s. *Panama, J. Juul-Christensen*, afg. Cebu til Bangkok 7.8. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Kbhvn. 7.8.
 s.s. *Paula* ank. Garston 3.8.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Gibraltar p. R. t. Ras Mallap 7.8. udg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Hongkong 30.7.
 s.s. *Pia* pass. Helsingør 7.8.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 6.8.
 s.s. *Polly* pass. Kbhvn.s Red 2.8.

R

m.s. *Ragnhild* ank. Alexandria 21.7.
 s.s. *Randa* ank. Cagliari 6.8.
 s.s. *Riga* pass. Dunnet Head 8.8.
 s.s. *Rigmor* afg. London 4.8. til Skive via Granton.
 s.s. *Rikke* ank. Bremen 26.7.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 8.8. fra Hamburg.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Kbhvn. 23.4.
 s.s. *Rosenborg* pass. Lisbon 7.8.
 s.s. *Robert* ank. Leningrad 1.8.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Antwerpen 2.8. til New York.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 9.8. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Sluiskil 29.7.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Bordeaux 4.8. til Bremen.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Danzig 7.8. til Kbhvn.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Boulogne 7.8.
 s.s. *Sejra*, Teilman-Thomsen, ank. Preston 1.8.
 s.s. *Selma* ank. Newport 8.8.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

s.s. *Sessa* pass. Cristobal 6.8.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Dairen 5.8. hjg.
 s.s. *Signe* afg. Shields 5.8. til London.
 s.s. *Sigrid* afg. Gdynia 3.8. til Hamina.
 s.s. *Silkeborg* ank. Kbhvn. 30.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kbhvn. 5.8.
 s.s. *Skagen* afg. Hundested 8.8.
 s.s. *Skagerak* pass. Dunnet Hd. 4.8. østg.
 s.s. *Skandia* afg. Oxelø Sund 8.8.
 s.s. *Skjold* ank. Kbhvn. 7.8. Skal i Dok efter Udlosning.
 s.s. *Skodsborg* pass. Gibraltar 8.8.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 9.8. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, solgt.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Greenspond 27.7. til Ridham Dock.
 s.s. *Sophie* afg. Danzig 1.8.
 s.s. *Stadion II* ank. Kbhvn. 9.8. fra Drammen.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Cardenas 4.8.
 s.s. *Stella* ank. Rotterdam 7.8.
 m.s. *Stensby* afg. Barbados 4.8. til Cardiff og Sharpness.
 s.s. *Stjerneborg* afg. Chemainus 6.8.
 m.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Kbhvn. 8.8.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. London 2.8. til Lomond (N.F.).
 s.s. *Svanhild* afg. Miami, Fla., 6.8. til Galveston.
 s.s. *Svanholm* ank. Antwerpen 5.8.
 s.s. *Svend Pii* oplagt.
 s.s. *Søborg* ank. Kbhvn. 23.7.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Randers 9.8.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 6.8.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. afg. Nagoya 2.8.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Selby 9.8. fra Gdynia.
 s.s. *Tekla* ank. Køge 4.8.
 s.s. *Tennessee* ank. Kbhvn. 2.8.
 m.s. *Thyra S.* ank. Dakar 21.7.
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 6.8. til Antwerpen.
 s.s. *Tanja* pass. Helsingør 9.8.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Kbhvn. 10.8. til Rønne.
 s.s. *Tove* afg. Leith 4.8. til Vejle.
 s.s. *Tovelil*, Bang, pass. Bermuda 27.7.
 s.s. *Transporter* ank. Boness 27.7.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Newcastle 8.8. til Faaborg.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 8.8. nordover.
 m.s. *Tunis* afg. Antwerpen 5.8. til Casablanca.
 m.s. *Tureby* afg. New York 6.8. til Rio/Santos og Buenos Aires.

U

s.s. *Ulla* pass. Ækvator 8.8.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Tyne 30.7.
 s.s. *Uranienborg* ank. Gdynia 8.8.

V

s.s. *Valborg* afg. Korsør 1.8.
 s.s. *Vendia*, Lund.
 s.s. *Venus* afg. Norfolk Va. 2.8.
 s.s. *Vibeke Mærsk* oplagt.
 s.s. *Viborg* afg. Cardiff 4.8.
 s.s. *Viola* afg. Gdynia 1.8. til Haifa.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 10.7. til Rosario.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.

W

s.s. *Wilh. Colding* ank. Dalsbruk 1.8.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, fung. Pedersen, ank. Stettin 6.8.
 m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Perth 30.7.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 7.8.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULDE

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND
CA. 1.600.000 KR.

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

DAMP SKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Skibsproviantering

Schiffahandler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762

Amaliegade 43,

Efter Kl. & Ordrup 3096

København K.

Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsfornødenheder

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -
Brasilien - Nordafrika - Italien -
Spanien - Portugal - Frankrig -
Belgien - Tyskland - Storbritannien -
Island - Norge - Sverige - Danzig -
Lettland - Litauen - Estland -

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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

Aalborg

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers

Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (3 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54 Aargang.

København 10. August 1938.

Nr. 32.

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

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

I. Østersøen.

2316. (T). Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Klokketønde inddrages midlertidig.
(U. f. s. Nr. 31/2244. Stockholm 1938.)
I Løbet af den første Halvdel af August d. A. inddrages Klokketønden *Trelleborgs ränna* paa c. $55^{\circ} 21'_{,4}$ N. $13^{\circ} 09'_{,1}$ E. midlertidig for Eftersyn uden at erstattes med en Reserveklokketønde.
2317. Sverige. Södertälje—Femörchuvud. Örnlubb Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 31/2242. Stockholm 1938.)
Örnlubb Fyr, der midlertidig har været slukket paa Grund af Havari, er atter tændt.
c. $58^{\circ} 43'$ N. $17^{\circ} 17'$ E.
2318. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Trödjuhällan Fyr ombygget. Fast Sømærke nedlagt.
(U. f. s. Nr. 31/2240. Stockholm 1938.)
Trödjuhällan Fyr paa c. $60^{\circ} 48'_{,5}$ N. $17^{\circ} 21'_{,7}$ E. er nu installeret i et 7 m højt, hvidt Betontaarn. Flammens Højde: 13 m. Lysevnen for hvidt Lys N. efter er forøget til 11 Sm og for hvidt Lys E. efter til 12 Sm. Iøvrigt er Fyret uforandret.
Det faste Sømærke *Trödjuhällan*, tæt ved Fyret, er permanent nedlagt.
(E. f. S. Nr. 21/1585 1938.)
2319. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib ombyttes midlertidig.
(U. f. s. Nr. 31/2239. Stockholm 1938.)
Omkring den 15. August d. A. ombyttes Fyrskibet *Finngrundet* paa c. $61^{\circ} 04'$ N. $18^{\circ} 40'$ E. midlertidig med et Reservefyrs-kib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Reservefyrs-kibet er ikke forsynet med elektrisk Luftmembransender og Under-vandsmembransender samt Radiofyr, men i øvrigt er Fyr- og Taagesignalkarakter uforandret.
2320. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 31/2236 og 31/2238. Stockholm 1938.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Långrogrundet c. $63^{\circ} 15'$ N. $19^{\circ} 38'$ E. *Vegagrundet*. *Gerdus grund*. *Sörqadden*.
Ellagrundet. *Rata Storgrund*.
(E. f. S. Nr. 51/3925 og 52/4022 1937.)

2321. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Seskar N. Grund.
(U. f. s. Nr. 31/2235. Stockholm 1938.)
En Grund bestaaende af store Stene og med 5,3 m Vand er fundet paa 65° 45' 76
N. 23° 48' 10 E.
Stedet vil blive nærmere undersøgt.
2322. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kemi. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 21/609. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Kemi kyrktorn c. 65° 44' N. 24° 34' E. *Kemi övre og nedre. Ajos. Keminkraaseli.*
(E. f. S. Nr. 52/4027 1937 og 3/155 1938.)
2323. Finland. Bottniske Bugt. Ajos Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 21/610. Helsingfors 1938.)
Lystønden *Ajos* paa c. 65° 40' N. 24° 31' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 52/4028 1937.)
2324. Finland. Bottniske Bugt. Ulkokrunni. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 21/608. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Ulkokrunni övre og nedre c. 65° 23' N. 24° 51' E. *Haukipudas övre og nedre.*
(E. f. S. Nr. 1/9 og 20/1488 1938.)
2325. Finland. Bottniske Bugt. Nyt Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 21/611. Helsingfors 1938.)
En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa 65° 05' 28" N. 25°
09' 36" E.
2326. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 21/607. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Oulu kyrktorn c. 65° 01' N. 25° 28' E. *Santonen övre og nedre. Saapaskari. Laita-
kari. Santosenkari. Koskela. Toppila övre og nedre. Toppilasund.*
(E. f. S. Nr. 52/4029 1937.)
2327. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Raahé (Brahestad). Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 21/606. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Raahé (Brahestad) kyrktorn c. 64° 41' N. 24° 29' E. *Äijä. Kello. Isokraaseli.*
Lapaluoto övre og nedre. Lapaluoto brohuvud. Maivaperä övre og nedre.
(E. f. S. Nr. 52/4030 1937.)
2328. (P). Finland. Bottniske Bugt. Grund.
(U. f. s. Nr. 21/612. Helsingfors 1938.)
En hidtil ukendt Grund med 4,9 m Vand er fundet paa 64° 12' 45" N. 23° 12' 20" E.
Stedet vil blive nærmere undersøgt.
2329. Finland. Skärgårdshavet. Degerby. Sømærke flyttet.
(U. f. s. Nr. 21/618. Helsingfors 1938.)
Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste
paa 60° 01' 09" N. 20° 18' 35" E. er flyttet til 60° 01' 14" N. 20° 18' 20" E.
2330. Finland. Skärgårdshavet. Skiftet. Rödakon Lys- og Klokketønde forsynet
med automatisk Klokke.
(U. f. s. Nr. 21/619. Helsingfors 1938.)
Lys- og Klokketønden *Rödakon* paa c. 60° 05' N. 20° 59' E. er blevet forsynet
med en automatisk Klokke, som under Taage og i diset Vejr giver Et-Slag hver 20^s.

2331. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 19/564. Helsingfors 1938.)
Den hvid- og rødmaalede Spirtønde med Tværtræ paa $60^{\circ} 09' 35''$ N. $24^{\circ} 59' 34''$ E. er ombyttet med en sort Fortøj- og Telefонтønde, der henhører under den finske Orlogsmarine.
(E. f. S. Nr. 25/1860 1938. Kort Nr. 276.)

2332. Estland. Finske Bugt. Prangli. Nyt Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 6/25. Tallinn 1938.)
Paa *Prangli* Fiskerihavns W.-lige Pierhoved er paa c. $59^{\circ} 38',_3$ N. $25^{\circ} 00',_8$ E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$. Flammens Højde: $4,2$ m. Synsvidde: 4 Sm. Hvid Fyrbaake. Fyret er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 29/2132 1938. Kort Nr. 276.)

2333. Estland. Finske Bugt. Tallinn Anduvning. Skydeøvelser begynder tidligere.
(N. t. M. Nr. 6/23. Tallinn 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/1941 1938 meddeles, at de deri omtalte Skydeøvelser begynder allerede den 10. August d. A.
(E. f. S. Nr. 26/1941 1938.)

2334. Estland. Riga Bugt. Pärnu Bugt. Vrag afmærket.
(N. t. M. Nr. 6/24. Tallinn 1938.)
Vraget af Motorgaleasen *Eva*, hvorfra Masterne rager over Vandet, ligger sunket paa c. $58^{\circ} 16',_2$ N. $24^{\circ} 19',_4$ E., $6,8$ Sm 36° fra *Sorgu* Fyr. En Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$, er udlagt 30 m 150° fra Vraget.
(Se Tillæg.)

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

2335. (T). Danmark. Sundet. København. Lynnetløbet. Oprensning. Advarsel.
I de næste 12—14 Dage renser Havnevæsenets Gravemaskiner op i *Lynnetløbet* W.-lige Del. Passage maa foregaa med Forsigtighed.
Lynnetten Vinkelfyr: c. $55^{\circ} 42'$ N. $12^{\circ} 37'$ E.

2336. (T). Danmark. Sundet. København. Søndre Havn. Teglværkshavn. Midlertidig Afmærkning.
Som en midlertidig Foranstaltning til Vejledning for Sejladsen i *Teglværkshavnen* udlægges en rød Stage med 1 opadvendt Kost i 7 m Vand paa c. $55^{\circ} 39',_0$ N. $12^{\circ} 32',_9$ E., c. 230 m 282° fra *Tegholmens* SW.-lige Hjørne. Stagen, som afmærker Ankrene for de oplagte Skibe, er anbragt ved det W.-ligste af Ankrene.
Naar Oplægningen af Skibe i *Teglværkshavnen* ophører, vil Stagen blive fjernet uden nærmere Meddelelse.

2337. Sverige. Sundet. Landskrona. Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 31/2251. Stockholm 1938.)
Pilhaken Klokketønde paa c. $55^{\circ} 53'$ N. $12^{\circ} 47'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 25/1868 1938.)

2338. Sverige. Sundet. Falsterbo. Signalstang flyttet.
(U. f. s. Nr. 31/2250. Stockholm 1938.)
Den tidligere Signalmast ved *Falsterbo* Fyr er flyttet til c. $55^{\circ} 23',_7$ N. $12^{\circ} 49',_5$ E., c. 1200 m 20° fra *Falsterbo* Fyr. Topstangen og Raaen er fjernet og erstattet med en hvid, firkantet Tavle.
(E. f. S. Nr. 25/2060 1937. Kort Nr. 249, 210, 291, 262 og 278. Danske Lods, Side 292 og 294.)

2339. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærø N. Flaadeøvelser. Advarsel.
Flaadeøvelser vil blive afholdt fra Solnedgang til Solopgang Nætterne mellem den 7. og 8. og mellem den 8. og 9. September d. A. i Farvandet N. for Ærø.
Farvandet begrænses af Breddeparallerne $54^{\circ} 56' N.$ og $54^{\circ} 59' N.$ og Meridianerne $10^{\circ} 13' E.$ og $10^{\circ} 22' E.$

Al Sejlads indenfor det nævnte Farvandsafsnit er forbudt i de anførte Tidsrum. Sejlads til og fra *Soby* Havn skal finde Sted tæt langs 10 m-Kurven.

De tilstedeværende Orlogsskibe er bemyndiget til at fjerne Skibe og Fartøjer, der ikke retter sig efter det givne Forbud. Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forbudet, medfører fuldt Erstatningsansvar.

Det skal endvidere alvorligt henstilles, at det i det nævnte Tidsrum saavidt muligt undgaas at have faststaaende eller svajende Fiskeredskaber staaende i det paagældende Farvandsafsnit, ligesom Afmærkning af Bundgarnspøle indskærpes. For Skade paa Fiskeredskaber m. v., der maatte indtræde som Følge af Tilsidesættelse af ovennævnte Advarsel, er vedkommende Fiskere selv ansvarlige, og Fiskerne vil blive draget til Ansvar for Skader, som de — ligeledes ved Tilsidesættelse af Advarslen — maatte tilføje Søværnets Fartøjer og Materiel.

2340. Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Træskohage. Afmærkning forandret.

Den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste *Træskohage*, paa $55^{\circ} 40' (39'') N.$ $9^{\circ} 44' (54'') E.$ er inddraget og erstattet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$.

(Kort Nr. 304, 241, 278, 280 og C. Danske Lods, Side 341. Fyr-Fort. Nr. 370 A. Som.-Fort., Side 50, Nr. 16.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2341. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Lystønde genudlagt.

Lystønden *Odense Fjord* paa c. $55^{\circ} 33' N.$ $10^{\circ} 34' E.$ er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 24/1790 1938.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2342. Norge. Stavangerfjorden. Kalhammeren. Taagesignal forandret.

(B. f. F. Nr. 16. Oslo 1938.)

Taagesignalet med Klokke ved *Kalhammeren* paa c. $58^{\circ} 58',9 N.$ $5^{\circ} 43',2 E.$ er erstattet med et Taagesignal med Nautofon, Et-Stød af 3^s . Varighed hver 20^s .

2343. Danmark. Horns Rev S. Oplysning om Vrag.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 27/2022 1938 meddeles, at Masterne i Vraget „*Hero*“, der ligger sunket paa c. $55^{\circ} 31',5 N.$ $7^{\circ} 47',1 E.$, ikke mere er synlige over Vandet. (E. f. S. Nr. 27/2022 1938.)

2344. Holland. Ems Munding. Rottumeroog Fyr forandret.

(B. a. Z. Nr. 174/2205. 's-Gravenhage 1938.)

Rottumeroog hvide, røde og grønne, faste Fyr paa c. $53^{\circ} 32',5 N.$ $6^{\circ} 33',5 E.$ er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Fyrets Lysevne er forøget, og Synsvidden er nu 10 Sm for hvidt Lys, 7 Sm for rødt Lys og 6 Sm for grønt Lys. Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 204.)

2345. (T). Holland. Friesche Zeegat. Engelsmanplaat. Fyr midlertidig slukket.

(B. a. Z. Nr. 176/2217. 's-Gravenhage 1938.)

Det røde og hvide, faste Fyr paa c. $53^{\circ} 27',5 N.$ $6^{\circ} 03',5 E.$ er indtil videre slukket.

- 2346. (T). Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk. Dybde aftaget.**
(B. a. Z. Nr. 175/2207. 's-Gravenhage 1938.)
En Grund med 3,8 m Vand har, formodentlig midlertidig, dannet sig paa c. 53° 19',7 N. 5° 02',7 E. Under Sejlads gennem *Stortemelk* maa man nu mellem sort Stump-tønde No. 3 og rød Lystønde No. 3 holde Ledefyrlinien N. efter aaben.
- 2347. Holland. Hoek van Holland. Ledefyr forandret.**
(B. a. Z. Nr. 171/2142. 's-Gravenhage 1938.)
Hoek van Holland bageste Ledefyr paa c. 51° 58',5 N. 4° 08' E. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 15^s, Lys 7,5^s, Mørke 2,0^s, Lys 3,5^s, Mørke 2,0^s.
- 2348. Belgien. Wandelaar Fyrskib W. Vrag findes ikke.**
(N. t. M. Nr. 1635. London 1938.)
Vraget, der var rapporteret at ligge sunket paa c. 51° 23' N. 2° 48' E., 10 Sm 332° fra *Ostende* Gruppe-Blinkfyr, er forgæves eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 1/49 1938.)
- 2349. (T). England. Outer Gabbard Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(N. t. M. Nr. 42. Trinity House, London 1938.)
Den 30. August d. A. eller snarest derefter ombyttes *Outer Gabbard* Fyrskib paa c. 52° 00' N. 2° 04' E. midlertidigt for et Tidsrum af c. 3 Maaneder med et Reservefyrskib, hvis Fyrs Lysevne er betydelig reduceret. Reservefyrskibet er forsynet med en Pælemast, hvor Fyrlanteren er anbragt paa halv Mast. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s. Hvert af Blinkenes Længde er c. 0,7^s. Taagesignal gives med Sirene, Fire-Stød hver 1^m. Hvert af Stødernes Længde er c. 1,5^s. Undervandssignal gives med Klokke, Fire-Slag efterfulgt af en Pause paa c. 10^s.
Yderligere Meddelelse om Ombytningen eller Genudlæggelsen af Hovedfyrskibet fremkommer ikke.
- 2350. England. Tees Bay. Vrag.**
(N. t. M. Nr. 1630. London 1938.)
1. Et Vrag med 8,5 m Vand ligger sunket 1,8 Sm 357° fra *South Gare* Fyr.
2. Et Vrag med 3,3 m Vand ligger sunket 1,7 Sm 343° fra *South Gare* Fyr.
South Gare Fyr: c. 54° 39' N. 1° 08' W.
(Se Tillæg.)

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

- 2351. Skotland. Hebriderne. Stornoway Havn. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1632. London 1938.)
Arnish Point Hovedfyr paa c. 58° 11' N. 6° 22' W. er blevet formørket i Pejlinger fra 198° til 302° og fra 13° til 89°.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2352. Portugal. Ilha da Berlenga. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 15/36. Lissabon 1938.)
Ilha da Berlenga Fyr paa c. 39° 25' N. 9° 30' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,1^s, Mørke 2,4^s, Blink 0,1^s, Mørke 2,4^s, Blink 0,1^s, Mørke 9,9^s.
- 2353. Afrika W.-Kyst. Gambia Floden. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1638. London 1938.)
Paa det W.-lige Hjørne af *Barra* Fort er paa 13° 29' (19") N. 16° 33' (00") W. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 6 Sm. Lille Betontaarn. Fyret er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 19/1443 1938.)

2354. (T). Afrika W.-Kyst. Senegal. Kasamanze Flodens Indlob. Afmærkning midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 1639. London 1938.)
Fløjtetønden paa c. 12° 35' N. 16° 51' W. er midlertidig ombyttet med en rød- og sortmalet Spidstønde med rød Ballon.
(E. f. S. Nr. 27/2034 1938.)
2355. Afrika W.-Kyst. Fransk Kongo. Butterfly Bank. Tønde flyttet.
(N. t. M. Nr. 1619. London 1938.)
Den røde Spirtønde ved *Butterfly Bank* er flyttet c. 0,5 Sm i Retningen 298° og ligger nu paa c. 0° 23' N. 9° 20' E., 1,0 Sm 336° fra *Pongara Point* Buake.
2356. Afrika W.-Kyst. Fransk Kongo. Gabon Floden. Libreville. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1614. London 1938.)
Det grønne, faste Fyr paa Pierhovedet paa c. 0° 23' N. 9° 26' E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s. Synsvidde: 10 Sm.
Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pej. fra 330° til 5°. 3. Rødt i Pej. fra 60° til 150°.
2. Hvidt i — - 5° - 60°.
2357. Nova Scotia. Queensport. Grund.
(N. t. M. Nr. 1644. London 1938.)
En Grund (Klippe) med 3,7 m Vand er fundet paa c. 45° 21' N. 61° 16' W., 0,1 Sm 130° fra *Rook Island* Fyr.

(Se Tillæg.)

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

2358. Haïti. Port au Prince Anduvning. Dybde aftaget.
(N. t. M. Nr. 1625. London 1938.)
Dybden paa c. 18° 38' N. 72° 45' W., 5,4 Sm 127° fra *Fantasque Point* Fyr, rapporteres at være mindre end angivet i Kortene.
2359. Martinique. Fort de France Bugt. Grunde afmærket.
(N. t. M. Nr. 1601. London 1938.)
1. En rød- og sortmalet Spidstønde er udlagt tæt E. for en 6,9 m Grund 1,28 Sm 31° fra *Bourg des Trois ilets* Kirke, der er beliggende paa c. 14° 32' N. 61° 03' W.
2. En sort Spidstønde er udlagt tæt E. for en 5,5 m Grund 1,37 Sm 42° fra den i (1) nævnte Kirke.
2360. Equador. Cape Pasado Fyr. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 25/1738. Washington 1938.)
Flammens Højde: i *Cape Pasado* Fyr paa c. 0° 22' S. 80° 30' W. er 84 m. Synsvidde: 22 Sm. Hvidt, firkantet Taarn.
2361. Equador. Galera Point Fyr. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 25/1739. Washington 1938.)
Flammens Højde i *Galera Point* Fyr paa c. 0° 50' N. 80° 06' W. er 29 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt, firkantet Taarn.
2362. Equador. Esmeralda Floden Fyr. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 25/1740. Washington 1938.)
Flammens Højde i *Esmeralda* Floden Fyr paa *Point Coquilo* paa c. 1° 00' N. 79° 42' W. er 15 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt, firkantet Taarn.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2363. Sardinien. Tyrenske Hav. Isola dei Cavoli. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 30/8. Genua 1938.)
Isola dei Cavoli Fyr paa c. 39° 05' N. 9° 32' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 7^s, Blink 0,3^s, Mørke 6,7^s. Synsvidde: 12 Sm. Fyret er ved at blive elektrificeret, og naar Arbejdet er færdigt, bliver Synsviddens 34 Sm.
- 2364. Italien S.-Kyst. Capo Colonne. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 30/1. Genua 1938.)
Capo Colonne Fyr paa c. 39° 01' N. 17° 12' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 8,7^s. Synsvidde: c. 12 Sm. Fyret er ved at blive elektrificeret, og naar Arbejdet er færdigt, bliver Synsviddens c. 30 Sm.
(E. f. S. Nr. 13/984 1938.)
- 2365. Grækenland W.-Kyst. Limin Drepanou. Kephali Point. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. 48(12). Athen 14. Juli 1938.)
Paa *Kephali Point* er paa c. 38° 45',₀ N. 20° 46',₇ E., c. 40 m fra Kysten, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 7½^s, Blink 2^s, Mørke 5½^s. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 8 Sm. Jerngittertaarn.
- 2366. Grækenland W.-Kyst. Strædet mellem Acarnaie og Kalamos. Cape Kamilavka. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. 48(12). Athen, 14. Juli 1938.)
Paa *Cape Kamilavka* er paa c. 38° 40',₁ N. 20° 55',₉ E., c. 30 m fra Kysten, tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s, Blink 0,5^s, Mørke 0,8^s, Blink 0,5^s, Mørke 0,8^s, Blink 0,5^s, Mørke 5,9^s. Flammens Højde: 23 m. Synsvidde: 8 Sm. Jernsøjle paa Betonfundament.
- 2367. Grækenland E.-Kyst. Thermaikos Kolpos (Saloniki Bugt). Atherida Point. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. 57(12). Athen, 14. Juli 1938.)
Paa *Atherida Point* er paa c. 40° 21',₆ N. 22° 40',₉ E., c. 70 m fra Kysten, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 18 Sm.
- 2368. Grækenland N.-Kyst. Singitikos Kolpos (Monte Santo Bugt). Cape Capso. Pinnes. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. 59(12). Athen, 14. Juli 1938.)
Paa *Cape Capso* er paa c. 40° 06',₉ N. 24° 18',₅ E. tændt et Fyr, *Pinnes* Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s. Flammens Højde: 27 m. Synsvidde: 12 Sm.
- 2369. Grækenland N.-Kyst. Athos Halvø SE. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. 59(12). Athen, 14. Juli 1938.)
Paa Pynten SE. for Halvøen *Athos* er paa c. 40° 08',₇ N. 24° 23',₉ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 2,5^s, Mørke 7,5^s. Flammens Højde: 46 m. Synsvidde: 18 Sm.
- 2370. Grækenland N.-Kyst. Strymon Bugt. Kavkana Island. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. 59(12). Athen, 14. Juli 1938.)
Paa E.-Pynten af *Kavkana Island* er paa c. 40° 36',₅ N. 23° 49',₂ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 18^s. Flammens Højde: 23 m. Synsvidde: 12 Sm.
- 2371. Sorte Hav. Georgien. Sukhum. Ledefyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1613. London 1938.)
Sukhum grønne, faste Ledefyr paa c. 43° 00' N. 41° 02' E., c. 0,4 Sm 175° fra *Sukhum* Kirke, er forandret til at vise rødt, fast Lys.

2372. Palæstina. Jaffa. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1612. London 1938.)

Fyret paa c. 32° 03' N. 34° 45' E. er forandret fra at vise afvekslende hvidt og rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 1^s. Flammens Højde: 29 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt Taarn.

(E. f. S. Nr. 28/2101 1938.)

2373. Ægypten. Port Said NE. Vragafmærkning forandres.

(N. t. M. Nr. 8. Alexandria 1938.)

Den 25. August d. A. eller snarest derefter vil Lystønden med rødt Et-Blink paa 31° 19' 15" N. 32° 22' 30" E., ved Vraget af „*Surada*“, blive ombyttet med en grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s.

2374. Tunis. Kerkennah Banke. Lystønde lyser atter normalt.

(A. a. N. Nr. 30/1956. Paris 1938.)

Lystønde Nr. 1 paa c. 35° 06',₁ N. 11° 32',₅ E. viser atter normal Fyrkarakter, hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 9^s.

(E. f. S. Nr. 12/888 og 29/2203 1938.)

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2375. (P) Persiske Bugt. Khor Musa. Grund afmærket. Lystønde flyttet. Sejl-anvisning.**

(N. t. M. Nr. 1452. London 1938.)

1. Lystønden SSE. for *Bu Suf* Baake er flyttet c. 1 Sm i Retningen 33° fra den i Kortet angivne Plads og ligger nu 9,₃ Sm 164° fra *Bu Suf* Baake, c. 30° 13' N. 48° 57' E.

2. 1 Sm 90° fra (1) er udlagt en rød Tønde, der afmærker W.-Kanten af en Grund med en mindste Dybde af 1,₅ m.

3. Det anbefales Søfarende at passere mellem de 2 Tønder omtalt i (1) og (2). Stedet vil blive nærmere undersøgt.

2376. Persiske Bugt. Khor Musa Anduvning. Grundt Vand rapporteret.

(N. t. M. Nr. 1584. London 1938.)

Dybder paa c. 6¹/₄ m rapporteres at være fundet mellem c. 29° 53' N. 49° 20' E. og c. 29° 48' N. 49° 25' E.

2377. (T). Persiske Bugt. Bahrain Anduvning. Bahrain Fyrskib midlertidig ombyttet.

(N. t. M. Nr. 1598. London 1938.)

Fyrskibet *Bahrain* paa c. 26° 33' N. 50° 58' E. er midlertidig ombyttet med en ubevogtet Fyrflaade, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s. Synsvidde: 6 Sm.

2378. Afrika E.-Kyst. Mereg NE. Grund.

(N. t. M. Nr. 1641. London 1938.)

En Grund med 8,₂ m Vand er fundet paa c. 4° 01' N. 47° 35' E., tæt N. for *Daphne Shoal*.

2379. Forindien W.-Kyst. Kutch Bugt. Pirotan (Peritan) Island. Baako opført.

(N. t. M. Nr. 1565. London 1938.)

En Jerntræmmeværksbaake paa Murfundament er opført paa c. 22° 37' N. 69° 58' E., 1,₅ Sm 45° fra *Pirotan Island* Fyr.

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

- 2380. Sunda Øerne. Macassar Stræde. Skær findes ikke.**
(N. t. M. Nr. 1653. London 1938.)
Det i Kortet angivne Skær, der er tørt ved Lavvande, paa $3^{\circ} 11' (00'')$ S. $118^{\circ} 26' (00'')$ E. er forgæves eftersøgt.
- 2381. Korea SE.-Kyst. Fusan Havn. Oplysning om Fyrbelysning.**
(N. t. M. Nr. 1652. London 1938.)
1. Fyret paa Hovedet af Bølgebryderen ved det S.-lige Havneindløb paa c. $35^{\circ} 05' N.$ $129^{\circ} 02' E.$ er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise grønt Gruppe-Blink. Synsvidde: 10 Sm.
2. Fyret paa W.-Enden af den E.-lige Bølgebryder, c. $0,125$ Sm 110° fra (1), er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt, fast Lys. Synsvidde: 7 Sm.
3. Lystønden c. $0,58$ Sm 358° fra (1) er permanent inddraget.
- 2382. Japan Honshu S.-Kyst. Uruga Ko. Spærret Omraade frigivet.**
(N. t. M. Nr. 1593. London 1938.)
Det spærrede Omraade i Nærheden af *Kannon Saki* Fyr paa c. $35^{\circ} 15' N.$ $139^{\circ} 45' E.$ er atter frigivet for Sejlads og Ankring.
(E. f. S. Nr. 30/2874 1937.)
- 2383. Australien. New South Wales. Newcastle. Lystønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 1654. London 1938.)
Lystønden paa c. $32^{\circ} 55' S.$ $151^{\circ} 46' E.$, c. $0,35$ Sm 356° fra Kran Nr. 10 paa *Dyke Wharf* er inddraget.
(E. f. S. Nr. 20/1563 1938.)
- 2384. Tasmanien. North Bruny Island. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1580. London 1938.)
Paa *Roberts Point* er paa c. $43^{\circ} 09' S.$ $147^{\circ} 17' E.$, $1,65$ Sm 287° fra $228,6$ m Triangulationsmærket paa *Mount Roberts*, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: $3,7$ m. Synsvidde: 5 Sm. Fyret er ubevogtet.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 2385. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betryggelse mod Dybdeforringelser i danske Farvande.**
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 2. August d. A. udstedt „Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betryggelse mod Dybdeforringelser i danske Farvande“, hvoraf bringes et Uddrag:

§ 1.

Medmindre der foreligger bydende Nødvendighed derfor, er det forbudt at udkaste Fyld, Last, Ballast, Aske eller lignende i danske Farvande paa Steder, hvor det kan medføre Formindskelse af Farvandets Dybde i en saadan Grad, at den frie Sejlads i det paagældende Farvand udsættes for Fare, vanskeliggøres eller hindres (ej heller maa Affald, der gør Bundforholdene usikre for Fiskeredskaber, udcastes i Vandet, saaledes at der derved kan lægges Fiskerne Hindringer i Vejen for Udøvelsen af deres Erhverv).

Udkastning af Fyld, Last og Ballast, Aske og lignende kan altid finde Sted paa de til offentlig Brug anviste (i Søkortene nærmere betegnede) Lossepladser eller paa de

af Marineministeriet i hvert enkelt Tilfælde — efter forudgaaende til Ministeriet indsendt skriftligt Andragende — anviste Steder og paa de Betingelser, som samtidig fastsættes.

Med Hensyn til Udkastning af Fyld, Last, Ballast, Aske eller lignende i *danske* Havne henvises til de i vedkommende Havns Havnereglement fastsatte Bestemmelser.

§ 2.

Tvinges et Skib af Omstændighederne til at foretage Udkastning som omhandlet i § 1, 1. Stk., skal Skibsføreren saa vidt muligt lade Stedet afmærke og uopholdelig indberette det passerende til Marineministeriet. Det samme gælder, selv om der ikke foreligger en forsætlig Udkastning, men alene et ufrivilligt Tab af Gods eller lignende, eller for saa vidt Dybdeforringelsen skyldes Skibets Forlis.

§ 3.

Saafernt der fra et Skib ved Grundstødning eller paa anden Maade konstateres en saadan Dybdeforringelse, at denne maa antages at have Betydning for Skibsfarten, bør Skibsføreren saa vidt muligt lade Stedet afmærke og uopholdelig indberette Sagen til Marineministeriet.

§ 4.

De i §§ 2 og 3 omhandlede Indberetninger til Marineministeriet skal saa vidt muligt indeholde Oplysninger om:

- 1) Skibets Navn og Hjemsted, i Tilfælde af Forlis efter Kollision tillige det forliste Skibs Navn og Hjemsted,
- 2) Stedet for Udkastningen, Tabet, Forliset eller Grundstødningen, angivet saa nøjagtigt som muligt,
- 3) Arten og Mængden af det, der er kastet over Bord eller tabt; i Tilfælde af Forlis: Skibets Dimensioner, herunder Mastehøjden; i Tilfælde af Grundstødning: Skibets Dybgaaende,
- 4) Vanddybden — saavidt muligt loddet — over Stedet saavel før som efter Udkastningen, Tabet, Forliset eller Grundstødningen,
- 5) den foretagne Afmærkning af Stedet.

Indberetningerne bør om muligt indsendes telegrafisk (Telegramadresse: *Marine, København*), og for saa vidt Indberetningen vedrører Forlis eller den i § 3 omhandlede Dybdeforringelse, vil Udgiften til Afmærkningen og Indberetningen blive refunderet af Marineministeriet.

§ 5.

Det i § 12 c i „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand“ indeholdte Forbud mod at udkaste Last, Ballast, Aske eller lignende i uddybede Løb og gravede Render forbliver uforandret bestaaende og berøres ikke af Bestemmelserne i § 1.

§ 7.

Overtrædelse af Bestemmelserne i denne Bekendtgørelse straffes med Bøder, for saa vidt Forholdet ikke efter sin Beskaffenhed medfører højere Straf. Den paagældende er derhos erstatningspligtig overfor dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

Udkastning af Fyld, Ballast, Aske eller lignende paa de i § 1, 1. Stk., omhandlede Steder medfører — uanset om Udkastningen har været bydende nødvendig — Pligt til at udrede eller godtgøre Udgifterne ved Bortfjernelsen af det udkastede.

§ 8.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Bekendtgørelsen forhandles fra Søkartarkivet, Toldbodvej 19, K. Pris: Kr. 0,15.

Tillæg.

I. Østersøen.

- 2386. Danmark. Bornholm W.-Kyst. Hasle. Mølle nedrevet.**
Hasle N.-lige Mølle paa $55^{\circ} 11' 16''$ N. $14^{\circ} 42' 41''$ E. er nedrevet og erstattet med en Vindmotor paa samme Sted.
 (Kort Nr. 231, 262, og 269. Danske Lods, Side 424, 429 og 430.)

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

- 2387. Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Oplysning om Fyrbelysning.**
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 24/1850 1938 meddeles, at det under Pkt. 1 omtalte hvide, faste Fyr paa den SE.-lige Runding af N.-lige Molehoved stadig bibeholdes. c. $56^{\circ} 02' N.$ $12^{\circ} 37' E.$
 (E. f. S. Nr. 24/1850 og 30/2265 1938. Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods, Side 250. Havnelods, Side 87 og 89. Fyr-Fort. Nr. 218.)

- 2388. Danmark. Sundet. København. Søndre Havn. Gasværkshavnen E. Uddybning. Fortøjtønde udlagt.**
 En mindre Udvidelse af 3,7 m Arealet mellem *Islands Brygge* og Estakaderækken ved *Gasværkshavnen* har fundet Sted, og ved S.-Enden af dette Areal er udlagt en ny Fortøjtønde. $55^{\circ} 39' (49'') N.$ $12^{\circ} 34' (22'') E.$
 (Kort Nr. 303, 285 249 og 210. Havnelods, Side 120 og 121, Tillæg Nr. 1, Side 21.)

- 2389. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bandholm. Uddybning.**
 Efter en foretagen Oprensning af Sejløbet ind til *Bandholm Havn* og i en Del af denne er der her tilvejebragt en Mindstedybde af 5,8 m. c. $54^{\circ} 50',_3 N.$ $11^{\circ} 29',_8 E.$
 (E. f. S. Nr. 44/3485 1937. Kort Nr. 306, 299, 279 og 280. Danske Lods, Side 492 og 511. Havnelods, Side 43, Tillæg Nr. 1, Side 5.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2390. (T). Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.**
 Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. $56^{\circ} 43' N.$ $8^{\circ} 10' E.$ er for Tiden inddraget for Eftersyn og erstattet med en rød- og hvidtribet Lystønde med samme Fyrkarakter
- 2391. Danmark. Lister Dyb. Højer Dyb. Oplysning om Afmærkning.**
 1. Rød Stage med 1 opadvendt Kost paa c. $54^{\circ} 59',_5 N.$ $8^{\circ} 35',_3 E.$ er flyttet til $54^{\circ} 59' 35'',_5 N.$ $8^{\circ} 34' 33'',_7 E.$
 2. Rød- og hvidtribet Stage med 1 opadvendt Kost over Halmvisk paa c. $54^{\circ} 59',_3 N.$ $8^{\circ} 36',_7 E.$ er flyttet til $54^{\circ} 59' 33'',_0 N.$ $8^{\circ} 34' 59'',_4 E.$

3. To Risprikker, der er sat sammen, afmærker Yderenden af den gravede Rende paa $54^{\circ} 59' 22''_{,8}$ N. $8^{\circ} 35' 55''_{,5}$ E.

4. S.-Siden af den gravede Rende er afmærket med Risprikker.
(Kort Nr. 295 og 245. Danske Lods, Side 94. Søm.-Fort. Side 14, Nr. 13 og 14.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2392. (T). Færøerne. Nolsø. Borin Vinkelfyr. Taagesignal midlertidigt upaalideligt. Taagesignalet med Sirene ved *Borin* Vinkelfyr paa c. $61^{\circ} 57'$ N. $6^{\circ} 38'$ W. er for Tiden upaalideligt.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Forningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	

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

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE - FRIEDRICHSORT



AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

KOLDING

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KORSØR

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

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

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

ESBJERG

C. BREINHOLT

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
» 822

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.

H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 33

TORSDAG 18. AUGUST 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTENS INTERNATIONALE SAMARBEJDE

Problemet indenfor Verdensskibsfarten har i de sidste 20 Aar været det at indrette Leveringerne efter Kravene. Skibsfartens Formaal er at bringe den internationale Handel til Udførelse, og er saaledes afhængig af de forhaandenværende Laster. Samtidig maa den dække sine løbende Udgifter, skaffe den nødvendige Kapital til Fornyelse af Skibene og give et rimeligt Udbytte af den indskudte Kapital, hvis den skal fortsætte med at udføre den Tjeneste, som Verdenshandelen kræver af den.

Skibsfartens seneste Historie har været domineret af to Kendsgerninger, nemlig 1) at Verdenstonnagen naaede sit Maksimum samtidig med at den internationale Handel naaede sit Minimum. 2) At mens Verdenshandelen siden da er forbedret til omtrent 27 pCt. over Førkrigstidens og Tonnagen er blevet formindsket, er der stadig et Overskud af Lastrum overfor Efterspørgslen paa omtrent 15 pCt. Mens Tonnagen saa igen forøges, er Handelen i den senere Tid atter faldet.

Denne ulige Balance mellem Handel og Tonnage gav sig klart Udtryk paa Fragtmarkederne og i Rederiernes Regnskaber. I 1932—34 blev Fragterne tvunget ned til en Grænse, som for de fleste Skibe ikke engang kunde dække Driftsomkostningerne. De Tab, Skibsfarten her led, var store og vilde have været katastrofale hvis man ikke var skredet til Samarbejde. The International Chamber of Commerce's Arbejde i 1933 gik ud paa at søge at finde en tilfredsstillende Løsning gennem den saakaldte Cuno Committee og Sea Transport Committee ved at hævde Principet om Tonnage Rationalisering og ved gennem den internationale Shipping Konference at formulere en Plan med samme Formaal, men det førte desværre ikke til øjeblikkelige Resultater.

Situationen blev tilsidst saa fortvivlet, at britiske Skibsredere maatte henvende sig til deres Regering om Støtte til Trampsektionen indenfor Skibsfarten. Subsidiene blev ydet paa Betingelse af, at britiske Redere samarbejdede, nationalt og internationalt, for at sikre en virkelig Organisation med det Formaal at formindske international Konkurrence og forbedre Fragtrater o. s. v. I Begyndelsen af 1935 blev der etableret et System af Fragtkooperation, administreret af Tramp Shipping Administration Committee i London med subcommittees, i hvilke alle Lande, der var interesseret, havde Repræsentation. Med Subsidiene bag sig og Selvopholdelsesdriften som yderligere Støtte var Komiteen i Stand til at gennemføre Minimumsfragtrater paa de tre vigtigste Trampmarkeder. De standse saaledes det truende Sammenbrud af Fragtmarkedet i al Almindelighed og var gradvis i Stand til at forbedre Minimumsraterne til en Grænse, som dækkede Omkostninger og Afskrivninger. Et væsentligt Formaal var Forhindringen, fra Tid til anden og saa vidt gørligt, af Ophobning af Overskudstonnage i den argentinske Kornfart, som almindeligvis paavirker Fragter paa alle Trampmarkeder. Et System med elastisk Tonnagerealisation blev gennemført og det har i væsentligt Grad hjulpet Minimumsraten.

Fragtsamarbejdet, der hovedsagelig har gjort sig

gældende paa Trampmarkedet, er blevet støttet af Linere, som ogsaa har hentet sig væsentlig Fortjeneste deraf. Komiteens Arbejde blev udført i nær Kontakt med Handelens Repræsentanter og fik deres Støtte.

Takket være dette System indenfor Fragtsamarbejdet var Skibsfarten i Stand til at holde ud under den sidste Depressionsperiode og at tage Fordelene af de forbedrede Konjunkturer indenfor den internationale Handel i 1936—37 og i det mindste at skaffe sig nogen Erstatning for de mange magre Aar. Virkningen af denne korte Højkonjunkturperiode kan bedst mærkes gennem den Kendsgerning, at britisk Trampskibsfart afsluttede Aaret 1936 med ca. 10 Millioner £ Restancer i Afskrivning og i Løbet af 1937 kunde mellem en Trediedel og Halvdelen deraf effektueres. Men denne delvise Forbedring af Situationen blev afsluttet ved den derpaa følgende Mangel paa Handel paa visse Markeder.

Forbedringerne førte til det automatiske Ophør af de britiske Subsidier i 1937, et Aar før de var udløbet. Fragtsamarbejdet har imidlertid vist sig for værdifuldt til at skulle bryde sammen, og Redere fra alle Lande fortsætter Systemet med Optagelse af den frivillige Plan for Samarbejde, der indeholdt Sanktioner, i Formen specielle for de enkelte Lande, for at sikre deres fælles og effektive Gennemførelse. Herunder har saa de tre vigtigste Markeders Minimumsfragtrater været forsøgt og gennemført som før, og en international raadgivende Komite er blevet oprettet til at afgive Betænkning om Principspørgsmaal og samtidig har man bevaret Ønsket om Udvidelse af Planen til andre Markeder.

Internationalt Samarbejde indenfor Skibsfarten har saaledes uomtvistelig bevist sin Værdi. En Udvidelse af Systemet maa imidlertid anses for en Nødvendighed. Med den fornyede Nedgang i Efterspørgsel efter Tonnage og den nuværende Vanskelighed ved effektivt at forhindre Ophobning af Skibe i La Plata Farlen, er det klart, at en Tonnage-Rationering i højere er nødvendig, hvis Fragtsamarbejdet skal fortsættes med Fordel. Derfor er det, at der nu maa arbejdes med Planer om en Pool, hvoraf der skulde betales Kompensation til Redere for Oplægning af Overskudstonnage. Det er jo imidlertid for tidligt at udtale sig om Resultatet af de Diskussioner, denne Plan har givet Anledning til. Med de Erfaringer, man har opnaaet siden 1935, er der dog større Haab om Succes, end der var med Planen i 1933.

OPLÆGNINGSTALLET

Det er yderst beklageligt Uge for Uge at skulle meddele nye Stigninger i Oplægningerne, men desværre fortsatte denne uheldige Tendens. Oplægningen pr. 16. August viste ialt 44 Skibe med en samlet Tonnage af 61.523 B.R.T. og 93.257 Tons d.w. mod i forrige Uge 42 Skibe med 58.669 B.R.T. og 89.282 Tons d.w.

FRAGTTALLET

Forleden offentliggjordes Fragtratetallet for Juli Maaned, og det viste sig at blive uforandret fra Juni, 123 Point.

Ogsaa i Maj var Ratetallet 123, og det har saaledes nu været uforandret i 3 Maaneder efter en fortsat Nedgang siden September i Fjor, da Tallet kulminerede i 180.

I Juni 1937 var Ratetallet 168, hvorefter det steg i endnu tre Maaneder, indtil Reaktionen begyndte at indtræde i Oktober i Fjor.

MOD OPGANGSTIDER?

Den svenske Nationaløkonom Professor *Bertil Ohlin* kom forleden i et Foredrag ind paa den seneste Tids økonomiske Begivenheder, bl. a. Kursfaldet i Wall Street. Trods Faldet i Kurserne var det Professorens Mening, at September vilde bringe øget Produktion og større Omsætning i Amerika. Dette vilde sandsynligvis igen paavirke den økonomiske Situation i England, hvorved der skabtes Mulighed for større Eksport fra Danmark.

— Men alt kan fordærves naar som helst, tilføjede Professor Ohlin. Uforudsete politiske Begivenheder kan ændre alt paa et Øjeblik. Vi befinder os ved Randen af en Vulkan, en Vulkan, som ulmer, men alligevel holder sig i Ro.

Ingen Forretningsmand kunde dog undgaa at spekulere i Fremtidsudsigterne, og alle havde Interesse i at følge Konjunkturernes skiftende Bevægelser. Det var ikke den daarligste Opgave for Nationaløkonomen at prøve paa at være Profet eller hjælpe andre til at profetere. Baade for Forretningsmanden og for Myndighederne kunde det være af afgørende Betydning at Indkøb og Investeringer blev foretaget paa et saa gunstigt Tidspunkt som muligt. Politiske Begivenheder kunde jo imidlertid forandre alt; man vidste kun, at bestemte Ting gerne plejer at reagere paa en bestemt Maade.

Det var imidlertid ikke Konsumenterne, der bestemte Konjunkturerne, de var den passive Part. Aktive var derimod Forretningsmændene og Myndighederne, der foretog Indkøb og var bestemmende for Investeringsefterspørgselen. Nogen virkelig Verdenskonjunktur fandtes vel næppe mere, idet Diktaturstater som Tyskland, Rusland og Italien stod helt uden for Verdens almindelige økonomiske Bevægelser. Udenrigshandelen spillede for disse Stater kun en forholdsvis ringe Rolle i Modsætning til de nordiske Lande, for hvem den var det egentlige økonomiske Kærnepunkt.

ENGLANDS REDERE OG SPANIEN

Efter hvad der meddeles i engelske Blade skulde den britiske Regering have sluttet en Overenskomst med Franco om, at Undersøgelserne angaaende Bombardementerne paa engelske Skibe skal foretages privat og udelukkende paa Nationalistomraade. Ingen Vidner fra Regeringsomraaderne skal afhøres.

En Komité af britiske Skibsredere, som driver Fart paa Spanien, erklærede forleden ved et Møde, at dette Forslag var uantageligt. Vi kan ikke, hedder det i den vedtagne Resolution, acceptere en Undersøgelse i Hemmelighed og med Udelukkelse af Vidner fra de Pladser, hvor Angrebene foretages. En saadan Fremgangsmaade er i Strid med international Ret, og Komiteen hævder ogsaa, at Forslaget er i Strid med den Forklaring som Premierminister Chamberlain gav i Underhuset, og en Repræsentation for Rederne vil nu søge Premierministeren og protestere.

JAPANERNES TONNAGE

Forskellige Meddelelser fra Østen gaar ud paa, at japanske Købere er Liebhave til stor Fragttonnage. Der tilbydes en betydelig kontant Udbetaling ved Skibenes Levering og derefter hyppige Afdrag. Indtil alle Afdragene er betalt, skal Skibene sejle under de sælgende Rederes Flag og Ledelse.

De Skibe, der søges, skal have en Lastevne af 8—10,000 Tons og maa gerne være 20 Aar gamle, naar det drejer sig om Dampere, og 15 Aar, hvis det gælder Motorskibe.

Hvor meget der er om disse Meddelelser, og navnlig hvor betryggende det er at sælge til Japan i den nuværende Situation, faar staa hen. Saa meget er dog vist sikkert, at en Transaktion som den foreslaaede maa kræve betydelige Garantier, navnlig i en Tid som nu, hvor Japan staa overfor Begivenheder, hvis Rækkevidde ingen aner noget om.

SELVFORSYNINGEN OG SKIBSFARTEN

Der er, som vi skrev sidst, desværre Tegn i Sol og Maane paa, at Selvforsyningstanken skal overføres til Skibsfarten under Parolen Landets Varer i Landets Skibe.

Nu er det ikke nogen helt ny Tanke. Den har været fremsat før, og den har ogsaa været opgivet. Det farlige er, at den imidlertid er kommet frem paany baade i England og Tyskland. Det, man nu er godt paa Vej til, er i Virkeligheden, at et Land skal være sig selv nok — og denne ny Verdenslære er paa intet Omraade farligere end indenfor Skibsfarten, det mest internationale Erhverv af alle.

Selvforsyningen er blevet det Ulyre, som den økonomiske Krig har fostret. Under den nuværende Oprustningsperiode kan det ikke gaa helt galt, der vil altid være nogen Fragter at faa, men naar Oprustningen har naaet sin Grænse, og saa forceret som det hele nu er, vil Grænsen vel snart være naaet, saa kommer de haarde Tider for Skibsfarten, og saa kan Parolen Landets Varer i Landets Skibe let virke fuldstændig ødelæggende for store Dele af Verdens Skibsfart. Hvordan man skal gardere sig heroverfor, er et af de alvorligste Problemer.

TRAMPSKIBSFARTENS PROBLEMER

Den internationale Trampfart har opnaaet et lidt Dlysere Udseende i Australiefarten og i Farten paa det fjernere Østen samt gennem smaa Ordrestigninger i den amerikanske Hvedetransport. Men disse beskedne Forbedringer kan dog ikke skjule, at den almindelige Tendens ikke er tilforladelig. Den værste Kendsgerning er den, at Trampfartens daarlige Beskæftigelse slet ikke skyldes Varemarkedernes Forfatning; overfor det daarlige Høstufald i Argentina staa den gode Høst i Nordamerika. Europa har, til Trods for betydelige egne Høststigninger — man regner med 12—15 pCt., et umaadeligt Behov, ikke mindst dikteret af Ønsket om at skabe Forraad. Paa samme Maade som i Hvedefarten er det i den europæiske Træfart. Her kan man maaske tale om et Sammenbrud. Som bekendt har Sverige oplagt Skibe efter en stor Maalestok og nu følger andre træksporere Lande efter. Men i flere skandinaviske Lande saavel som i Rusland venter store Mængder Træ paa at blive afskibet. Det engelske Indførselsbehov er større end i mange Aar, og flere andre Lande har ligeledes aftaget betydelige Mængder. Den manglende Afslutningsevne har forlængst ikke noget med Stridsspørgsmaal om Afskibningssatserne at gøre, for selv med 10—20 pCt. Afslag paa Minimumssatserne blev det ikke til nogen Afskibning. Det er unormale Tilstande, og dertil kommer den politiske Usikkerhed og gør sit til at forlænge denne lidet glædelige Tingenes Tilstand.

Under disse Omstændigheder har de saa ofte omtalte og fornyligt indledte Forhandlinger om et større Forstaaelsesarbejde i den internationale Trampfart stor Aktualitet. Man har imidlertid ikke hørt mere om den for længere Tid siden saa omtalte Oplægningsplan. Fædrene til Planen, den engelske Trampskibsfart, har maattet kæmpe med en voksende Opposition i deres eget Land. Ikke mindst fra norsk Side har man ogsaa vist sig imod denne Plan. Det samme gælder Italien, der har trukket sig mærkværdigt tilbage. Før hen paa Efteraaret bliver der næppe Tale om Forhandlinger.

Hvad der gælder for den europæiske Træfart for den nærmeste Fremtid, gælder ogsaa for den samlede Trampskibsfart. Den i Dag opnaaelige og i Praksis bedst virkende Form byder sikkert stadig en Aftale om Minimumsrater. The Baltic and International Maritime Conference vil under alle Omstændigheder holde fast ved sin Minimumsplan, og Spørgsmaalet er, om et Samarbejde i den internationale Trampfart skal finde sin Vej over gennemførlige Minimumsrateaftaler. De i Dag som beskyttede gældende Markeder, La Plata, Canada og Australien, vil i Længden kun kunne holde sig, hvis ogsaa de ubeskyttede Markeder drages med ind, Golfen først og fremmest. Syd-atlanten og Sydafrika skulde saa følge. Hvis der her bliver Tale om en for alle Flag bindende Aftale, var et vigtigt Skridt gjort til Ordningen af Trampfartens Problemer.

VERDENS-TONNAGEN

I 1914 beløb Verdens samlede Handelstonnage sig til næsten 50 Millioner Bruttoregister-ton, eller for at være helt nøjagtig, 49,1 Millioner. Over 21 Millioner Tons, eller næsten Halvdelen tilhørte Storbritannien og Irland. England beherskede faktisk næsten alle Havene. De to nærmeste Rivaler, de Forenede Stater med 5,4 og Tyskland med 5,1 Millioner Bruttoregister-ton, raadede tilsammen over 50 pCt. af det engelske Tonnage. Paa fjerde Pladsen laa Norge med 2,5, paa femte Plads Frankrig med 2,3 Millioner Bruttoregister-ton og Pladserne seks til otte var besat af Japan med 1,7, Italien med 1,6 og Holland med 1,6 Millioner Bruttoregister-ton.

Krigen bevirkede vigtige Forandringer i denne Rækkefølge. Fremfor alt byggede man i Amerika under Krigen en fantastisk Mængde nye Skibe. Hertil kom, at langt mere end fire Millioner Bruttoregister-ton blev afleveret af Tyskland eller beslagent i engelske, amerikanske og andre Havne, saa at England efter Krigen kun havde en Ubetydelighed mere end før Krigen, da jo en Mængde Både gik tabt paa Grund af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig. Med 22,0 Millioner Bruttoregister-ton var det nu ikke ret meget foran Amerika, hvis Handelsflaade var blevet tredoblet under Krigen (17,0). Frankrig rykkede nu taktet være sit Krigsbytte op paa tredie Plads med 3,6, Japan laa paa fjerde Plads, Italien med 2,7 paa femte, og først nu kom Norge paa sjette Plads med 2,6 Millioner Bruttoregister-ton. Holland ejede 2,2. Tyskland var slaaet ud som Konkurrent paa Verdenshavene. Det havde nu kun 0,7 Millioner Bruttoregister-ton, for største Delen smaa og gammeldags Farløjer.

Den sidste Statistik udviser dog et helt andet Billede. Moderniseringen af den engelske Handelsflaade skete delvis paa Tonnagens Bekostning. 20,4 Millioner Bruttoregister-ton sejler i Dag under engelsk Flag, eller omtrent lige saa meget som før Krigen, men det er jo ikke engang en Trediedel af de 66 Millioner Bruttoregister-ton, som Verdenshandelsflaaderne nu raader over. Ogsaa Amerikas Handelsflaade er blevet ganske kraftigt decimeret og er nu gaaet ned til 12,6 Millioner Bruttoregister-ton. Fra tredie Plads er Frankrig gaaet ned til syvende. Firemillionersgrænsen har saavel Japan som Norge overskredet. En Tid lang laa Japan omkring 100.000 Tons foran Norge, men i Løbet af de sidste Aar er Forholdet blevet det omvendte, idet Norge nu har 4,3 mod Japans 4,2 Millioner Bruttoregister-ton. Allerede i 1927 havde Tyskland generobret sin Plads som Søfartsnation med 3,4 Millioner Bruttoregister-ton og ligger nu meget nær Firemillionersgrænsen. Italien har overskredet Tremillionersgrænsen; Frankrig har i Dag daarligt nok 3 Millioner og Holland har nu 2,5 mod 1,6 før Krigen. Sverige har 1,7 og Danmark 1,1

Millioner Bruttoregister-ton. Sejlskibene er nu næsten fuldstændigt forsvundet fra Verdenshavene.

Ogsaa Dampmaskinen er ved at maatte give op. Olien har vundet frem over hele Linien. Der er mange Fordele ved at anvende Olie. Den højeste Kalorieværdi, den lavere Vægt, den mindre Plads, som Olien fordrer, mindre Arbejdskraft (en Tiendedel af Dampmaskinens) motiverer Oliens Sejrs-gang. Dertil kommer saa Opfindelsen af Dieselmotoren, ved Hjælp af hvilken Olien rækker tre Gange saa langt. I 1914 blev blot $\frac{1}{2}$ pCt. af alle Skibe fremdrevet ved Hjælp af Motorer, nu 24 pCt. Kun 58 pCt. af alle Fartøjer anvender i vore Dage Kul som Brændsel. Da ethvert Skib kan udnytte Pladsen om Bord 80 pCt. bedre, naar der fyres med Olie, vil det sikkert komme til at vare længe, inden Oliens Sejrs-gang bringes til Standsning.

TYSKLANDS HANDELSAMKVEM MED UDLANDET

Der foreligger Statistik vedrørende den tyske Udenrigshandels Fordeling paa de forskellige Lande i det første Halvaar 1938. Det fremgaar af den, at Tyskland har forøget sin Import fra uden-europæiske Lande, medens Importen fra Europa kun viser en mindre Tilvækst. Importstigningen i første Halvaar udgjorde 217 Mill. Mark og den totale Importværdi 2697 Mill. Mark.

Hvad Indførslen fra de europæiske Lande angaar kan der registreres en Forøgelse i Leverancerne fra Sverige, Czekoslovakiet, Danmark og Finland. En Formindskelse foreligger der derimod fra Tyrkiet, Rumænien, England og Jugoslavien. En kraftig Nedgang viser Importen fra Sovjet-Unionen.

Den tyske Eksport, eksklusive Østrigs, er i første Halvaar gaaet ned med ca. 3 pCt. sammenlignet med samme Tid fjor, og den totale Eksportværdi beløb sig til 2583,1 Mill. Mark. Eksportformindskelsen rammer i lige stor Grad baade Europa og de transatlantiske Lande. De transatlantiske Landes Andel i den tyske Eksport udgjorde ca. 30,4 pCt. Eksportformindskelsen fremtræder i første Række i Varebyttet med de vesteuropæiske og de skandinaviske Lande. Vareleverancerne til Frankrig, Belgien-Luxemborg, England, Holland og Svejts ligesom ogsaa til Danmark og Norge gik væsentligt tilbage. Eksporten til Czekoslovakiet, Ungarn og Bulgarien ligeledes, og Udførslen til Sovjet-Unionen var blot en Femtedel af den modsvarende i Fjor.

I Spørgsmaalet om Eksporten paa Asien fremtræder straks en kraftig Nedgang i Udførslen til Kina, men derimod har Tyskland kunnet øge sin Eksport paa Manchukuo i væsentlig Grad, Eksporten til Nord- og Sydamerika ligesom til Australien oversteg den modsvarende fra i Fjor.

Resultatet af første Halvaarets Udenrigshandel blev da en ret kraftig Forskydning. Medens første Halvaar i 1937 saaledes gav et Eksportoverskud paa 181 Mill. Mark, har første Halvdel af 1938 givet et Importoverskud paa 114 Mill. Mark.

Virkningerne af den verdensøkonomiske Depression begynder at give sig tydeligere Udtryk i den tyske Handelsstatistik. Lederne for det tyske Erhvervsliv har i Anledning af de nu raadende lave Priser paa Raavarer paa Verdensmarkedet forceret Importen i størst mulig Grad, men den nuværende passive Handelsbalance er naturligvis ikke et Moment, det nuværende Tyskland synes om.

STATISTIKEN

Tal kan bruges og misbruges som intet andet i denne Verden, og især da Statistikens Tal. Det er nu ikke altid selve Statistiken, der er noget galt med. Det er mere den Maade, hvorpaa man bruger eller rettere

misbruger selve Tallene, og saa naturligvis dermed Statistiken.

Da Statistiken forleden meldte, at nu var Pristallet gaaet ned, troede Folk straks, at det var Signalet til gode Tider. Man synes, at alt bliver dyrere, og saa falder Pristallet pludseligt, ganske vist en Ubetydelighed, som intet betyder — men alligevel ned er nu engang ikke op.

Men hvad er da Grunden til Nedgangen i Pristallet? Det pudsige er, at det ubetydelige Fald skyldes, at en Del Varer er kommet paa Friliste og dermed omgaaende faldt.

Deraf kan man altsaa igen uddrage, at en Ophævelse af de forskellige Valutarestriktioner, foretaget vel at mærke paa rette Maade, vil forøge Prisfaldet paa en glædelig Maade.

DANSKE FARVANDE MAA IKKE OPFYLDES

Søfartsministeriet har udsendt en Bekendtgørelse Sangaende Forholdsregler vedrørende Udkastning af Fyld, Last, Ballast eller Aske i danske Farvande. Det hedder i Bekendtgørelsen, at det — medmindre

det er en bydende Nødvendighed — er forbudt at udkaste Affald eller lignende paa de Steder, hvor det kan medføre Formindskelse af Farvandets Dybde i en saadan Grad, at den frie Sejlads i det paagældende Farvand udsættes for Fare, vanskeliggøres eller forhindres.

Udkastningen kan altid finde Sted paa de til offentlige Brug anviste Lossepladser eller paa de af Marine-ministeriet i hvert enkelt Tilfælde — efter forud indsendt Andragende — anviste Steder.

Hvis et Skib tvinges til at foretage Udkastning, skal Skibsføreren saa vidt muligt lade Stedet afmærke og uopholdelig indberette til Marineministeriet. Det samme gælder, selv om der ikke foreligger en forsætlig Udkastning, men alene et ufrivilligt Tab af Gods eller lignende eller for saa vidt Dybdeforringelsen skyldes Skibets Forlis.

Overtrædes disse Bestemmelser, bliver Skibsføreren ikke alene idømt Bøder, men han skal tillige afholde de Udgifter, der opstaar i Forbindelse med Fyldets Fjernelse.

MEDDELELSER FRA DANSK

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juli 1938

I Juli ankom til Rotterdam 851 Skibe (Juli 1937: 784 Skibe) med Ladninger og afgik 845 Skibe (Juli 1937: 808 Skibe) med udgaaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Juli 1938	Juli 1937
Erts	196	141
Korn	30	37
Trælaster	67	59
Jordolie	38	36
Kul	26	51
Andre Ladninger	72	56

Ialt ankom med mindre Liniebaade 279 (279) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Juli 1937) og med større Liniebaade 123 (125). Yderligere ankom 429 (380) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 291 (295) mindre Liniebaade, 97 (113) større Liniebaade og 457 (400) Trampbaade, heraf 224 (238) med Kul- og Koks-Ladninger.

For Bunkers anløb 38 (26) Skibe Nieuwe Waterweg.

Polak Skihsfart

Det polske »Transatlantic Shipping Company, Gdynia-America Line«, der i denne Maaned har bestaaet i otte Aar, raader nu over seks Motorskibe og tre ældre Dampere med en samlet Tonnage paa 88,000 Netto-Register-ton. Polske Blade minder om, at Selskabet i sin Tid startede med tre fra Danmark overtagne Skibe, der indsattes paa Linien Gdynia—København—Halifax—New York. Disse Dampere er senere blevet afløst af Motorskibene »Pilsudski« og »Batory«, mens to af de først anvendte Skibe nu benyttes til Befordring af Emigranter til Palæstina. Den tredje Damper er indsat paa den i 1936 oprettede Gdynia-Sydamerika Linie. Da den inidertid viste sig ikke at kunne besørge hele den forekommende Passager- og Godsbefordring, chartrede Selskabet med dette Formaal for Øje to fremmede Skibe, Dampere »Alssund« og Damperen »Damm«. For Øjeblikket er to nye Motorskibe under Bygning til denne Linie. De bliver begge paa ca. 13,000 Tons, og det ene, som bygges paa Nakskov Skibsværft, skal være færdigt i Foraaret 1939. Endelig har Selskabet to 6500 Fragtdampere under Bygning. De skal indsættes paa den nyoprettede Linie mellem Gdynia og den mexicanske Golf.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nyt Skib paa D.F.D.S.s Aarhus-Rute

Paa D.F.D.S.s Bestyrelsesmøde i Mandags drøftedes Planerne om en Modernisering af Aarhus-Ruten, og Resultatet blev, at man besluttede at bygge et nyt Skib til Ruten.

Det nye Skib, der skal være motordrevet, vil for 3. Klasse blive meget forbedret, endnu bedre end paa Selskabets nyeste Motorskibe »Kronprins Olav« og »Aalborghus«. Den øvrige Passagerindretning vil svare til den, der findes i disse to nye Skibe.

Tegningerne til det nye Skib er endnu ikke færdige, og

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Oversigt

over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i Juli 1938, samt Antallet af udgaaende Skibe:

Nationalitet:	Indgaaende Skibe		Udgaaende Skibe	
	Antal	Netto Tons	Med Ladning	I Ballast
Argentina	1	913	1	—
U. S. A.	12	43,482	12	—
Brasilien	1	3,600	2	—
Danzig	3	1,324	1	—
Danmark	19	45,820	16	3
Tyskland	382	526,336	299	89
Estland	6	4,850	4	—
Finland	23	29,689	16	4
Frankrig	43	79,118	27	10
Grækenland	21	50,483	17	5
Storbritannien	207	341,343	169	34
Italien	51	158,310	50	1
Jugoslavien	14	30,590	10	—
Japan	8	40,041	4	2
Letland	9	12,560	6	3
Litauen	4	818	3	1
Nederlandene	371	482,832	260	74
Norge	94	168,334	50	39
Panama	6	13,206	5	1
Polen	8	5,622	8	1
Portugal	4	4,453	3	1
Rusland	5	7,948	2	2
Island	1	428	1	—
Sverige	97	105,586	78	16
Ialt	1,390	2,163,754	1,044	266

Ialt afgaaet: 1,310 Skibe, excl. andetsteds udklarerede Søskibe.

Spodsbjerg Havn

Arbejdet ved Spodsbjerg Havn er nu snart tilendebragt. Inden længe er Pælenedramningen færdig, og en Sandsuger fra Køge er gaaet i Gang med at fjerne de store Sandbanker. Sandet og Stenene suges op paa Land ved Havnens søndre Hjørne. Ved den søndre Mole, der skal være Dækmole og derfor gøres ekstra solid, er tre Stenfiskerfartøjer i Færd med at opfylde Molen mellem Pælerækkerne.

Der hersker i Spodsbjerg almindelig Glæde over, at det gamle Havnespørgsmaal nu omsider staaer overfor en tilfredsstillende Løsning.

det er heller ikke bestemt, hvem der skal bygge Skibet, men det er Meningen, at Skibet skal være færdigt til at sættes i Fart ved Sommersæsonens Begyndelse 1939. Samtidig vil Aarhusrutens nuværende Første-Skib »C. F. Tietgen« blive ombygget, saaledes at det ogsaa kan byde de største Bekvemmeligheder for de Rejsende, særlig paa 3. Klasse.

Aarhus-Ruten betjenes i Øjeblikket af Motorskibet »C. F. Tietgen« og Damperen »Aarhus«. »Aarhus« vil i Sommersæsonen blive sat ind i Farten København—Frederikshavn,

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der er desværre kun lidet Nyt at rapportere om Fragtmarkedet. De europæiske Importører er meget tilbageholdende, specielt hvad Kornindkøb angaar, hvilket naturligvis udøver er deprimerende Virkning paa Fragtmarkedet.

River Plate Markedet er uforandret. Der rapporteres i Ny og Næ en Baad sluttet til Minimalraten til europæiske Destinationer. Til Japan søges stadig Tonnage til omkring 20/-, ligesom en handy Baad kan placeres fra Bahia Blanca til Callao til 14/6d.

Fra Australien er der praktisk talt intet at gøre, hvad Kornforretning angaar. Der noteres enkelte tentative Ordre for Hvede og/eller Mel i Sække til Nordkina til Minimalraten, men det synes som om, det er vanskeligt for Befragterne at sælge. Fra Golfen har der kun været lidt Forretning, og Befragterne noterer i Øjeblikket ikke over 2/3d. Basis Antwerpen/Rotterdam September Lastning. Montreal har været en Smule livligere og har sluttet forskellige hovedsagelig mindre Dampere til Minimalraten. Der sluttedes ogsaa en mindre Baad St. Lawrence/Marseille til 18 c.

Af de øvrige Kornmarkeder er russisk Sortehavel stadig det, der er mest aktivt. Sidst betalte Rate var 10/9d. Basis Antwerpen/Rotterdam. Der er stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Majs fra Sydafrika til U.K. Raten ligger omkring 16/- Basis Durban Lastning.

Forholdene paa de øvrige oversøiske Markeder er i det store og hele uforandrede. Fra Nordamerika er der sluttet Scrap Jern til 16/6d. Basis U.S. Atlantic/Gdynia, ligesom en enkelt Ladning Scrap er sluttet fra U.S. Atlantic til Japan til 15/-. Til Italien noteres uforandret \$5.- for Scrap Jern fra Atlanterhavskysten. Fra Cuba er der en begrænset Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker til U.K. Cont. paa Basis af 15/- for stor Tonnage. Redernes Idé ligger dog nærmest omkring 15/9d.

Pacifickysten søger stadig Tonnage til U.K. til om-

kring 22/6d. paa sædvanlige fio Betingelser. Pacific-coast Australien indikerer £5750.- for en 450.000 Bale Fod Baad, og for en 420.000 Bale Fod Baad bydes £9500.- fra British Columbia til Sydafrika.

Østens Markeder har været rolige. Soyabønner indikerer 26/6d. til Rotterdam/Hamburg, og Risbefragterne fra Saigon er villige til at betale 27/3 Basis Bordeaux/Rotterdam range, ligesom der søges en Baad for Ris til Nordafrika, for hvilket indikeres 26/6d. Kohsichang/Bremen-Hamburg indikerer 27/6d., ligesom der kan placeres et Skib fra Kohsichang til Peru til 32/6d.

De indiske Markeder er uforandret støtte paa Basis af 28/- for Kerner/Linsæd fra Madraskysten. Forskellige Baade er sluttet til denne Rate for September/Oktober Lastning.

Hvad Forholdene i Europafarten angaar er der desværre intet opmuntrende nyt at fortælle, hvilket allerbedst belyses ved den voksende Oplægning, der har fundet Sted i den sidste Tid. Trælastmarkederne er sløje, men man haaber i Rederkredse stadig paa, at Sensæsonen vil blive noget bedre.

De udgaende Kulmarkeder ligger uforandret, hvad angaar Middelhavs-Destinationer, hvorimod Raterne for Kul til River Plate er steget en Del, hvilket naturligvis skyldes de daarlige Udsigter for hjemgaaende Forretning fra dette Marked. Der er sluttet sidst Hull/Lower Plate til 14/-, men i Dag kan der antagelig opnaas 6d., maaske 1/- mere.

Paa Timecharter Markedet har der været ret livlig Efterspørgsel, og en lang Række Baade er sluttet for saavel enkelte Trips som for kortere Perioder. Af Afslutninger kan nævnes 9,500 Tons Motor 5/6d. for ca. 5 Maaneders Fart Eastern Trade Levering og Tilbagelevering Østen, 8,000 Tonner Levering St. Lawrence Tilbagelevering U.K. \$1.65. I Vestindiafarten er betalt \$1.50 for 4,000 Tonner for ca. 3 Maaneder.

og iøvrigt skal den tjene til Afløsning i Aarhus- og Aalborg-Ruterne, naar Skibene herfra skal dokke og efterses.

Naar Selskabet gør denne Indsats nu, skyldes det, at man ønsker at kunne paatage sig en Del af den store Trafik, der ventes at blive en Følge af den nye Ferielov.

Ny Billæge til Ruten Allinge—Simrishamn

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har Planer om at anskaffe et nyt Passagerskib til Ruten Allinge—Simrishamn; det nye Skib skal have Plads til et betydeligt Antal Passagerer i Dagfart og desuden indrettes til bekvem Transport af Automobileer mellem de to Havne.

Under Forudsætning af, at Byggeplanen realiseres, er det Selskabets Hensigt at afhænde Damperen »Østersøen«, som i de senere Aar har betjent Allinge—Simrishamn-Ruten.

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i Juli Maaned 1938

Hjemland	Anløb	R.T.N.
Danmark	407	96,712
Norge	4	3,181
Sverige	24	9,704
Finland	3	2,256
Rusland	1	2,261
Estland	2	514
Polen	1	8,168
Tyskland	50	6,436
England	10	10,567
Holland	7	3,873
Italien	1	3,173
Tilsammen	510	146,845
Heraf Rutefart..	194	80,665

Det ny Fiskekontrolfartøj

Det nye, hurtiggaaende Fiskekontrolfartøj til Store Bælt-Tjenesten, bygget paa Frederikssund Skibsværft, er nu afleveret. Det vil faa Station i Svendborg. Det er en komfortabelt udstyret Motorbaad, som har faaet instal-

leret en 80 HK. Frichs-Motor, der kan sætte Baaden i Stand til at skyde en Fart paa 9 Knob, hvorved den kan overhale selv hurtiggaaende Fiskefartøjer. Det nye Kontrolfartøj har faaet Navnet »Kontrolbaad P«.

Ishavs-Flaaden faar Undsætning

Fra Moskva meddeles, at de Skibe, som har været blokeret af Isen i Laptev-Havet siden sidste Efteraar, nu er ved at komme fri. Halvdelen af den Flaade, der dirigeres af Komitéen for de nordlige Vandveje, og næsten hele Isbryderflotillen blev i Fjor indespærrede i Isen paa Rejse til Murmansk og Arkangelsk. Henvend 30 Skibe maatte saaledes overvinde under vanskelig Forhold som Følge af Forsømmelighed fra Komitéens Side. Isbryderen »Jermak« blev sendt til Hjælp og ankom for nogle Dage siden til de indespærrede Skibe og har nu skaffet Passage til aabent Vand. Isbryderen »Krassin«, som ligeledes i Fjor blev blokeret af Isen, er ogsaa paa Vej til de paagældende Skibe, som den vil forsyne med Kul.

Norsk Damp »Skulda« prisedømt

Bergensdamperen »Skulda«, der har maattet losse sin Fiskelast i Ceuta og Cadiz, er nu blevet beslaglagt som Prise af Franco, uden at dette Skridt nærmere er blevet begrundet.

Skibet, der skulde til Marseille med Klipfisk fra Island, er paa 1755 Tons d.w., 28 Aar gammelt og dækket i den norske Krigsforsikring for 370,000 Kr. Reder er William Hansen i Bergen. Fra Ceuta, hvortil »Skulda« blev dirigeret af et Franco-Krigsskib, blev det af Franco-Myndighederne sendt til Cadiz, og her er det da endelig blevet erklæret for Prise, efter at Lasten forlængst er løst.

Udenrigsdepartementet har paa sædvanlig Maade nedlagt Protest mod Beslaglæggelsen med Krav om, at Skibet skal frigives, men har visnok ikke faaet noget Svar. Mandskabet er sendt fra Borde og er allerede paa Hjemvejen. Dette er det andet norske Skib, Franco har be-

slaglagt. Tidligere har han taget som Prise Oslodamperen »Alix«, 1800 Tons d.w.

Ekspllosion i Frugtdamper

Ombord i Damperen »Ramb 2«, der anvendes til Transport af Bananer fra Italiensk Østafrika, skete der foreldenen Morgen en Ekspllosion, hvorved otte Mand af Besætningen mistede Livet. Der foreligger ingen nærmere Enkeltheder, og der er ikke udsendt nogen officiel Meddelelse om Ulykken.

Ny Skibsmægler

Vilhelm Hansen af Firmaet Stangebye & Hansen har modtaget Autorisation som Skibsmægler i København.

D/S »Ærø«

Dampskibsselskabet »Ærø«s Ledelse har paa et Møde indvalgt Kbm. Erik Stærke jun. i Bestyrelsen i Stedet for afdøde Kbm. Schneekloth, der var Selskabets Direktør.

Man har derefter konstitueret sig med Selskabets Regnskabsfører gennem mange Aar, Lærer B. F. Schøslær, som Direktør og Kbm. Erik Stærke jun. som Regnskabsfører.

Nyordningen betragtes som traadt i Kraft fra 1. August d. A.

Byggearbejder ved Aalborg Havn

Nogle ret store Byggearbejder er forestaaende ved Aalborg Havn. Firmaet Mammen & Drescher er saaledes ved Østre Havn ved at opføre et Pakhus over 13—1400 m² Areal. Arbejdet udføres af A/S Danalith og vil koste ca. 75.000 Kr.

Arbejdernes Kul- og Koks Import A/S har nylig vedtaget Opførelse af en Cinderssilo, som skal kunne rumme 1600 hl og skal koste ca. 35.000 Kr. Byggearbejdet er iøvrigt et Led i visse andre Udvidelsesarbejder, Selskabet for Tiden udfører i Aalborg.

Endelig ligger ogsaa Aalborg Værft midt i store Udvidelsesarbejder. Værftet har nu 3 Byggebeddinger for Skibe op til 500 Fods Længde og Tørdokken er kalkuleret for Skibe paa knapt 400 Fod.

De i Gang værende Beddingarbejder udføres af Simonson & Wendt, og omfatter Arbejder, hvis Byggesum er ca. 125.000 Kr.

Der er Tale om eventuelt at bygge en Flydedok for Skibe paa indtil 15.000 Tons, men herom er endelig Bestemmelse endnu ikke truffet.

Statsisbryderne gøres klar til Vinteren

Statsisbryderne gøres nu, midt i Sommervarmen, klar til en forestaaende Isvinter. Der er taget fat paa det aarlige Eftersyn af de tre store Isbrydere. »Lillebjørn« har netop været inde ved Orlogsværftet, hvor den har faaet Bundbehandling og et grundigt Eftersyn, »Isbjørn« faar i disse Dage en lignende Omgang ved Værftet, og endelig vil den største af Isbryderne »Storebjørn« i den kommende Uge blive lagt ind ved Værftet.

De gamle Statsbanisbrydere »Tyr« og »Thor« ligger henholdsvis ved Frederikshavn Skibsværft og Orlogsværftet, hvor de begge gennemgaar en større Ombygning.

Paa Aalborg Skibsværft er man i Gang med at bygge to nye Skibskedler til den gamle Statsbanefærge »Valdemar«, der jo ogsaa er overtaget af Isbrydervæsenet for at anvendes i Limfjorden i Farvandet fra Aalborg til Thyborøn. Kedlerne skal indsættes i Isbryderfærgen, inden den skal i Funktion paany.

De bornholmske Fyr

Der er nu truffet Beslutning om store Forandringer ved det bornholmske Fyrvæsen.

Gennem flere Aar har der været Tale om Anlæggelsen af et Radiofyr ved Hammeren, hvilket vil være af uværdig Betydning for Navigationen i disse stærkt trafikerede Farvande. Under Forudsætning af, at der gives Bevilling, kan det nye Radiofyr allerede ventes næste Aar, og det bliver formentlig i umiddelbar Nærhed af Hammerodde Fyr.

Hammerfyret — det gamle Fyr paa Toppen af Hammerknuden — er i Øjeblikket ved at blive moderniseret, idet det skal gøres elektrisk og dobbelt saa stærkt. Samtidig forandres Karakteret, saaledes at det bliver lettere kendelig. Fyret har hidtil været fast med Formørkelser — et System, der har vist sig at være uheldigt.

Ogsaa ved Dueodde Fyr er der store Arbejder i Gang, der imidlertid ikke berører selve Belysningen, men Sireneanlægget. Den gamle Betonbygning, der stod oppe i Klitterne fra den Gang Sirenerne var dampdrevne, skal rives ned og Sirenerne føres ud til Stranden til et mindre Hus.

»Jutlandia«

»Jutlandia«, som var det første i England byggede Dieselmotorskib og tilhørte Det Østasiatiske Kompagni, er nu blevet ophugget paa Thos. Ward & Co.'s Værft ved

Themsen. Det blev bygget af Barclay, Curle & Co., der ligeledes (med Licens) byggede de 2 Stk. Burmeister & Wains ottecylindrede enkeltvirkende Firetakts-Dieselmotorer med Luftforstøvning, udviklede tilsammen 2500 IHK og iøvrigt som M.S. »Selandia«s. I 1912 gik »Jutlandia« i Fart og solgtes i 1934 til et engelsk Rederi, der omdøbte det til »Noumea«. Det blev senere videre solgt og omdøbt til »Dan«, under hvilket Navn det strandede paa den finske Kyst.

Efter 26 Aars Sejlads eksisterer det første M.S. »Jutlandia« ikke mere, men det vil erindres som et af de første, større søgaende Dieselmotorskibe, der skyldtes dansk Initiativ og var med til at bringe den store Verden Bud om den danske Skibsdieselmotor.

Skotsk Damper paa Grund

Skotsk Damper »Ossian« af Glasgow, tilhørende Rederiet Glen & Co., er strandet ved Skagen. Skibet, der staar ud for Højens Fyr, ret tæt ved Land, indeholder en Ladning paa ca. 3000 Tons Kul, med hvilken det var paa Rejse fra Burntisland til Aarhus.

»Ossian« forsøgte at bakke sig klar, men det lykkedes ikke, og da Svitzers Bjergningsdamper »Garm« kom til Stede fra Frederikshavn, blev der hurtigt sluttet Kontrakt om Bjergning.

»Ossian«, der maaler godt 1500 Brutto Tons, er bygget i 1919.

Skibsbrand i Smaalandsøhavet

Da Stenfisker-Fartøjet »Havfruen« af Bandholm tilh. Stenfisker Carl Jacobsen, befandt sig i Smaalandsøhavet ret ud for Bandholm, skete der en Ekspllosion i Motoren.

Skibet kom i Brand, og Jacobsen og hans 7-aarige Søn maatte redde sig ved at gaa i en Redningsbaad og sejle i Land, efter at »Havfruen« var gaaet til Bunds med sin Stenladning.

Vraget ligger ikke farligt for Sejladsen og vil derfor ikke blive afmærket.

Nyt Legat for unge Sømænd

Fuldmægtig Lauritz P. Chr. Nielsen har oprettet et Legat til unge Sømænds Uddannelse.

Legatets Formue bestaar af 9284 Kr., og det bestyres af den til enhver Tid fungerende Navigationsdirektør.

Legatets aarlige Renteindtægt med Fradrag af de til Legatets Administration medgaaede Udgifter udbetales i Portioner à 100 Kr. med Halvdelen til Udrustningshjælp for mindre bemidlede unge Mennesker, der skal uddannes til Søs paa Statens Skoleskib, og ligeledes i Portioner à 100 Kr. med den anden Halvdel til Udrustningshjælp for mindre bemidlede unge Mennesker, der søger Uddannelse til Søs paa Stiftelsen »Georg Stages Minde«s Skoleskib.

Danmarks ældste Sejlskib sprunget læk

Danmarks ældste Sejlskib, Jagten »Anna« af Egernsund, der er bygget i 1794, er indkommet til Ristinge med Fakse Teglsten efter en farlig Rejse over Østersøen. Skibet sprang læk, og en Del Vand trængte ind i Lasten. Et Motorskib, som befandt sig i Nærheden, kom imidlertid til Hjælp, og det lykkedes at faa Skaden foreløbig udbedret.

Skibet skal nu paa Bedding i Marstal, og forøvrigt er der Planer fremme om at erhverve det til Museumsskib.

Det ny »Østbornholm«

Paa Østbornholmske Dampskibsselskabs ekstraordinære Generalforsamling fornylig blev Bestyrelsen bemyndiget til Indkøb af et nyt Skib istedetfor S.S. »Østbornholm«, der er solgt til Chile. Bestyrelsens Forretningsudvalg har nu sluttet Kontrakt med Aalborg Skibsværft om et nyt Motorskib.

Det bliver 150 Fod langt, godt 29 Fod bredt og forsynet med en svensk sekscylindret Dieselmotor »Polar« fra Atlas. Iøvrigt bliver Skibet forsynet med de nyeste tekniske Indretninger saasom Indblæsning af varm og kold Luft i alle Kabiner, der forsynes med rindende varmt og koldt Vand. Der bliver indrettet betydelig flere To-mandskamre end man hidtil har haft i Selskabets Skibe.

Det nye Motorskib skal være færdig til Aflevering 15. April 1939. Den endelige Købesum kan endnu ikke opgives, idet Ordningen af forskellige Detailspørgsmaal kan komme til at influere paa det endelige Beløb.

Skibsreder Minors Legater

Af det af afdøde Skibsreder Minor og Hustru skænkede Beløb er der fra San Francisco til Marstal By foreldenen udbetalt 2. Rate 90.000 Kr. I Januar udbetaltes 20.000 Kr. Til de gamles Hjem i Marstal er udbetalt 61.000 Kr. og til et veldædigt Formaal i Byen andre 61.000 Kr. Boet er endnu ikke sluttet.

SAXKJØBING

HOLGER KRISTIANSENEDSVOREN SKIBSMÆGLER
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAKTNING
SAXKJØBINGDANMARK
TELEFON Nr. 184 & 302 TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

SVENDBORG

A. E. SØRENSENEDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORGTELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORGSTATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT

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

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

s.s. »Queen Elizabeth«

Paa John Brown & Co.s Værft, Clydebank, vil Dronning Elizabeth den 27. September udløse Mekanismen til Søsætningen af den nye Cunard-White Star Liner »Nr. 552«, som derefter vil føre Navnet »Queen Elizabeth«.

Dette Skib bliver 3 m længere end S.S. »Queen Mary«, nemlig 314 m, og kommer til at maale 84,000 BRT mod S.S. »Queen Mary«s 80,776 BRT. Det faar 13 Dæk og kun to Skorstene.

S.S. »Queen Elizabeth« ventes færdigbygget og de nødvendige Prøvesejladser afsluttet saa betids, at Skibet kan indgaa i Rutefarten til New York tidligt paa Sommeren 1940 samtidig med, at Cunard Line fejrer sit 100 Aars Jubilæum.

Livsfarligt kvæstet af Losseboommen

Da den franske Damper »Colleville« var paa Vej ind til Tegholmen, skete der en uhyggelig Ulykke, hvorved en ung Matros blev livsfarligt kvæstet.

Om Bord paa Skibet var man med Henblik paa Indsejlingen ved at rigge den agterste Losseboom op. Den faldt ned og ramte Matros G. Bevon i Hovedet. Saa hurtigt som muligt svingede Damperen ind til Kajen, hvorfra der blev rekvireret Ambulance.

Den franske Matros blev indlagt paa Hospitalet, hvor det viste sig, at han havde paadraget sig et Kraniebrud.

PERSONALIA**Dødsfald**En af Gl. Skagens Redningsmænd, fhv. Fisker *Mads Christensen*, er afgaaet ved Døden, 84 Aar gammel. Mads Christensen havde hørt til Redningsmandskabet fra 1885 til 1910 og havde deltaget i 30 Redninger.Skibsreder *Chr. Jensen*, Thuro, er død 84 Aar gammel. *Chr. Jensen* var i sin Tid Reder for en Række Sejl-skibe, men har ikke drevet Forretning i flere Aar.En af Vestkystens Redningsmænd, *Søren Nielsen*, Hirtshals, er død, 50 Aar gammel. *Søren Nielsen* havde været ansat ved Hirtshals Redningsstation i over 25 Aar.**50 Aar**Havnebygmester i København *Mogens Blach* fylder 50 Aar den 27. August. Efter i 1911 at være blevet cand. polyt. kom Ingeniør Blach til Canada, hvor han var Jernbaneingeniør ved Canadian Pacific Railway til 1919, derefter drev han egen Entreprenørvirksomhed i Winnipeg i et Par Aar; fra 1922—26 var han Ingeniør ved Havneanlæggene i Aalborg og derefter Overingeniør ved Kamp-sax's Jernbaneanlæg i Iran, hvorfra han vendte hjem til sin nuværende Stilling.**POSITIONSLISTE PR. 16. AUGUST 1938****A**s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. *Aarø* afg. Huelva 5.8. til Aalborg.
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Pistou 10.8. til Belfast.
s.s. *Aase* ank. Genoa 9.8.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Falmouth 23.7.
s.s. *Absalon* ank. London 6.8.
m.s. *African Reefer* pass. Panama 11.8.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Aden 16.8. for Port Said hjg.
s.s. *Agnete* ank. Vejle 1.8.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. London 30.7.
s.s. *Alabama* ank. Buenos Aires 11.8.
s.s. *Alf* afg. Danzig 3.8.
s.s. *Alfa* afg. Liepaja 15.8.
s.s. *Algarve* afg. Kbhvn. forv. 16.8. til Antwerpen.
s.s. *Algier* afg. Katakolon 13.8. til Lisbon.
s.s. *Almena* afg. New York 14.7. til Azua.
m.s. *Alsa*, Borch, afg. Bangkok 16.8. for Saigon hjg.
s.s. *Allsund*, Hansen, pass. Malta 15.8.
m.s. *American Reefer* ank. Rotterdam 9.8.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Hull 16.8. for Kbhvn. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Willemstad 21.7.
s.s. *Anna* afg. Gijon 15.8.
m.s. *Anna Mærsk* ank. New York 11.8.
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Dairen 16.8. udg.
s.s. *Anne* ank. Malmø 2.8.
m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 2.8. til Gøteborg.
m.s. *Arizona* afg. Esbjerg 3.8. til River Plate.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Lissabon 28.7.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Kbhvn. 14.8. til Cape Race.
m.s. *Asia*, Frederiksen, ank. Kotka 14.8. udg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Methil 15.8.
s.s. *Aslaug* afg. Flushing 11.8. til Alexandria.
m.s. *Asnæs* pass. Helsingør 13.8.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, pass. Panama Kanalen 31.7.s.s. *Astra* ank. Yxpila 5.8.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. 49° 06' N. 38° 18' V. 12.8. p.R.I. Trenton.
m.s. *Australian Reefer* pass. Mona 8.8.
m.s. *Australien*, Hansen, ank. Rouen 13.8. hjg.
s.s. *Avance* oplagt.**B**s.s. *Belgien* ank. Danzig 10.8.
m.t. *Bente Mærsk* afg. N. Waterweg 10.8. til Hamburg.
s.s. *Bergenhuis* afg. Aalesund 16.8. til Christiansund.
s.s. *Bertha* pass. Brunsbüttel 4.8.
s.s. *Bes* pass. Gedser 16.8.
s.s. *Betta* pass. Helsingør 15.8.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Halifax 3.8. til Cuba.
s.s. *Birgitte* afg. Jaffa 2.8. til London, Hull og Leith.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. Lødingen 13.8.
s.s. *Birte*, Rasmussen, oplagt i Kbhvn.
s.s. *Bogø*, Nielsen, oplagt.
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Colombo 14.8. for Penang udg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Dakar 10.8. til Bordeaux.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 13.8.
s.s. *Brasilien* afg. Neufahrwasser 22.7. til Buenos Aires.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Rosario 7.8.
s.s. *Broholm* ank. Tripoli 15.8.
m.s. *Brazilean Reefer* ank. Iraklion Kritis 12.8.
s.s. *Britta* ank. Casablanca 15.8.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Murmansk 5.8.
s.s. *Brynhild* afg. Frederikshavn 17.8. til Horsens.**C**m.s. *California* ank. Odense 14.8.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Southampton 15.8. for St. Thomas udg.
m.s. *Canada Reefer* ank. Southampton 14.8.
s.s. *Carmen* afg. Stettin 16.8.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

16.8.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	460,50	AMSTERDAM.....	251,15
BERLIN.....	184,45	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	12,65	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	77,50	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	105,50	PRAG.....	16,05
ROM.....	24,45	WARSAWA.....	87,15

m.t. *Caroline Mærsk* pass. Hanstholm 11.8. østg.
 s.s. *Charkow* ank. Antwerpen 16.8.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Tegal 24.7.
 m.s. *Chile*. Broholm Jensen, afg. Port Said 14.8. for Palestine hjg.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Cardiff 6.8.
 s.s. *Christiansborg* afg. Hook 14.8.
 m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Halifax 15.8.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Cuba 29.7.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Galveston 7.8. til Three Rivers.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Antwerpen 14.8.
 s.s. *Clara*, Jensen, oplagt i Kbhvn.
 m.s. *Columbia*, Broner, ank. Dairen 29.7.
 s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Ushant 11.8.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. North Sydney 8.8.

D

s.s. *Dagmar Clausen* ank. Aarhus 11.8.
 s.s. *Dagmar* ank. London 16.8. fra Kbhvn.
 s.s. *Dagmar* ank. Liverpool 13.8.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Danzig 11.8.
 m.s. *Danmark* ank. Baton Rouge 10.8.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Kbhvn. 11.8.
 s.s. *Delaware* afg. Aalborg 9.8. til Port Everglades.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Gravesend 22.7.
 s.s. *Ebro* ank. Catania 13.8.
 s.s. *Edv. Nissen* afg. St. Vincent C.V. 10.8. til Dakar.
 s.s. *Effie Mærsk* ank Svendborg 29.7.
 s.s. *Egholm* ank. Kbhvn. 14.8.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Panama 11.8.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Havre 10.8. til Houston.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Antwerpen 13.8.
 s.s. *Elisabeth* ank. Themens 3.8.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Cornerbrook 30.7.
 s.s. *Ellen* afg. Amsterdam 8.8.
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 4.6.
 s.s. *Else* afg. Gdynia 14.8.
 s.s. *Emanuel* afg. Halifax N.S. 4.8. til Preston, forv. ank. Preston 18.8.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. St. George's, N.F. 28.7. til Ridham Dock.
 m.t. *Emma Mærsk* ank. London 11.8.
 s.s. *Energi* ank. Sulton Bridge 9.8.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Burntisland 14.8.
 s.s. *Enigheden* oplagt.
 s.s. *Erik Boye* afg. New Orleans 8.8.
 s.s. *Erindring* oplagt.
 s.s. *Erna* afg. Kemi 16.8.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Christobal 9.8. for Los Angeles udg.
 s.s. *Ester* ank. Pomaron 15.8.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Falmouth 5.8.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* afg. Rotterdam 5.8. til Hamburg.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. San Francisco 4.8. hjg.

F

m/sk. *Fano* afg. Kbhvn. 15.8.
 s.s. *Fano*, Korff, oplagt.
 s.s. *Finland* afg. Methil 11.8. til Kbhvn.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Marseilles 14.8. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Rotterdam 16.8.
 s.s. *Frankrig* afg. Kbhvn. 10.8. til Danzig.
 s.s. *Fredensborg* ank. Aarhus 24.7.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Frederikshaab 14.8.
 s.s. *Freya* ank. Kbhvn. 31.7.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 2.8.
 s.s. *Frode* afg. Houston 9.8. til Norfolk, Va.
 s.s. *Fylla* afg. Kotka 2.8. til Mistley.

G

s.s. *Georgia* ank. Santos 11.8.
 s.s. *Gerd* ank. Stettin 2.8.
 s.s. *Gerda* afg. Wasa 16.8.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Zeobrügge 10.8.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Kobe 5.8.
 s.s. *Gorm* afg. Frederikshavn 21.7. til Santos.
 s.s. *Grete* ank. Iraklion Kritis 16.8.
 s.s. *Grete Mærsk* ank. Kobe 11.8.

s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* ank. Kbhvn. 9.8.
 s.s. *Guðrun* afg. Wiborg 1.8. til London.
 m.s. *Guðrun Mærsk* pass. Port Said 30.7. p. R. t. Bilbao.
 s.s. *Gunhild* pass. Cuxhaven 4.8.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Bayonne 3.8. til Dover.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Tangku 30.6. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* ank. New York 4.8.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Amsterdam 12.8.
 s.s. *Halfdan* ank. Danzig 14.8.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* ank. Danzig 3.8.
 s.s. *Hans Broge* pass. Helsingør 11.8. sydg.
 s.s. *Hans*, From, afg. Nakskov 13.8.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Bremen 3.8. til Port William.
 s.s. *Harald* afg. Kbhvn. 16.8. til Nørresundby og Aalborg.
 s.s. *Harriet* ank. Stolpmüde 13.8.
 s.s. *Helga* ank. Valparaiso 11.8.
 s.s. *Helene* ank. Haderslev 14.8.
 m.s. *Helvig* afg. New York 30.7. til Casablanca.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Havre 3.8.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Sharpness 8.8.
 m.s. *Herdis* dokker i Kbhvn.
 s.s. *Hilde* pass. Southend 3.8. p. R. t. Aalborg.
 s.s. *Hindholm* afg. Kbhvn. 16.8. til Manchester.
 s.s. *Holland* ank. Caen 10.8.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Penang 16.8. udg.
 s.s. *Inga* oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. London 5.8. til Antwerpen.
 s.s. *Inger* ank. Aalborg 5.8.
 s.s. *Inger Toft* afg. Tyne Dock 13.8.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Barry 15.8.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Montevideo 11.8.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Helsingør 11.8. til Blyth.
 s.s. *Ivar* ank. Aalborg 14.8.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 14.8.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Glasgow 22.7.
 s.s. *Jan* oplagt i Kbhvn.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Tuxpan 18.7.
 m.m. *Java*, Christensen, pass. Ushant 16.8. for Genoa udg.
 s.s. *Jenny* pass. Ølandsrev 16.8.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Swansea 30.7.
 s.s. *Johanne* ank. Stettin 13.8.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Tel Aviv 5.8. til Beirut.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 15.8.
 s.s. *Jonna* afg. Cardiff 4.8.
 s.s. *Juliane* ank. Kbhvn. 11.8.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Rotterdam 17.8. hjg.
 s.s. *Jutta* ank. Toppila 14.8.
 s.s. *Jægersborg* ank. Køge 11.7.
 s.s. *Jytte* afg. Aabenraa 13.7. til Danzig.

K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Bremen 5.8. til Wilmington.
 s.s. *Karen Toft* afg. San Juan 15.8.
 s.s. *Karen* pass. Gibraltar 6.8.
 s.s. *Karla* ank. Marana 10.8.
 s.s. *Katholm* afg. Liverpool 17.8. til Swansea.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Port Said 31.7.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Riga 10.8.
 s.s. *Kentucky* afg. New York 2.8. til Oslo.
 s.s. *Kirsten* pass. Lizard 6.8. p. R. t. Goole.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Cornerbrook 5.8.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Frederikshavn 4.8.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud* ank. Manchester 14.8. fra Kbhvn.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Burntisland 10.8. til Esbjerg.
 s.s. *Knut* afg. Ipswich 9.8.
 s.s. *Kongea* afg. London 11.8. til Holbæk.

L

s.s. *Laila* pass. Cristobal 15.8.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Middlesbro 16.8. for Antwerpen udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* pass. Gibraltar 13.8.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. N. Waterweg 11.8. til Halifax.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Marseilles 2.8. til Cadiz.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Alexandria 8.8. til Kherson.
 s.s. *Lilian* ank. Granton 11.8.
 s.s. *Lilleborg* afg. Ivigtut 10.8.
 s.s. *Lily* ank. Limerick 8.8.
 s.s. *Linda* afg. Larne 16.8.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Middlesbrough 17.8.
 s.s. *Lotta* afg. Kotka 16.8.
 s.s. *Lotte* ank. Immingham 29.7.
 m.s. *Louisiana* afg. Kbhvn. 14.8. til River Plate.

m.s. *Lundby* forv. ank. Barbados 16.8.
s.s. *Lynæs* pass. Dover 14.8.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Newport News 21.7.
s.s. *Magnus* afg. Kbhvn. 16.8. til Dunkirk.
s.s. *Maja* ank. Rochester 14.8.
m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. St. Nazaire 11.8. for St. Thomas udg.
s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Dakar 9.8. til Dunkirk.
m.s. *Marchen Mærsk* ank. Hampton Rds. 11.8.
s.s. *Margit*, Johansen, oplagt i Kbhvn.
s.s. *Margrete* pass. Skagen 8.8.
s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 14.8. fra London.
s.s. *Marianne* ank. Methil 8.8.
m.t. *Marie Mærsk* ank. Tampico 31.7.
s.s. *Marie Toft* pass. Finisterre 6.8.
s.s. *Marna* afg. New York 12.8.
m.s. *Marocco* afg. Kbhvn. forv. 17.8. til Antwerpen.
s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Wasklot 7.8.
s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Bremen 12.8. til Wilmington.
s.s. *Marz* ank. Dublin 8.8.
s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 30.7. til Santos.
s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Kopervik 8.8. til Hoyanger.
m.s. *Neonia*, Sørensen, afg. Colombo 9.8. for Aden hjg.
s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 5.8. til Antwerpen.
s.s. *Michael Jebsen* afg. Bangkok 7.6. til Hongkong.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Krana pr. Risør 13.8.
s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.
s.s. *Najaden* ank. Stettin 14.8.
s.s. *Nancy* ank. Oran 13.8.
s.s. *Nernia* pass. Gibraltar 13.8.
s.s. *Nevada* afg. Santos 8.8. til St. Vincent.
m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Helsingør 12.8. sydg.
m.s. *Niel Mærsk* afg. Yokohama 10.8. til New York.
s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.
s.s. *Niobe* ank. Palermo 16.8.
s.s. *Norco* oplagt.
m.s. *Nordbo* ank. Rashin 28.7.
s.s. *Nordborg* afg. Glasgow 11.8.
s.s. *Nordby* afg. Danzig 4.8. til London.
m.s. *Norden* ank. Iloilo 1.8.
m.s. *Nordfarer* afg. Buenos Aires 5.8. til Jacksonville.
m.s. *Nordhavet* ank. La Plata 30.7.
m.s. *Nordhval* afg. Port Said 2.8. til Charleston.
m.s. *Nordkap* afg. Barry 6.8. til Three Rivers.
s.s. *Nordlys* afg. Quebec 3.8.
m.s. *Nordpol* ank. Port Said 3.8.
m.s. *Nordvest* ank. Christobal 3.8.
m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Hampton 14.8.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 16.8.
s.s. *Olga* pass. Skagen 10.8.
m.s. *Olga S.* afg. Gravesend 29.7. til Philadelphia.
s.s. *Oluf Mærsk* pass. Skagen 9.8. sydg.
m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Port Alfred 3.8.
m.s. *Oregon* afg. Rio 30.7. til Kbhvn.
s.s. *Orion* ank. Immingham 9.8.
s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Zebrügge 10.8.
s.s. *Otto Petersen* pass. Dunnet Hd. 12.8. østg.
s.s. *Ove Toft* afg. Bathurst M.B. 13.8.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Dakar 8.8.
s.s. *P. N. Damm* pass. Skagen 10.8. vestg.
m.s. *Panama*, Juul-Christensen, ank. Bangkok 13.8. hjg.
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Kbhvn. 6.8.
s.s. *Paula* pass. Kbhvn. 17.8.
m.s. *Peru*, Berg, afg. Ras Mallap 16.8. for Bangkok udg.
s.s. *Peter Lassen* i Rutebart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
m.s. *Peter Mærsk* ank. Hongkong 30.7.
s.s. *Pia* pass. Hammershus 14.8.
s.s. *Polly* pass. Kbhvn.s Red 2.8.
s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 6.8.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Alexandria 2.8. til Hull.
s.s. *Randa* pass. Finisterre 16.8.
s.s. *Riga* ank. Garston 11.8.
s.s. *Rigmor* afg. Granton 9.8. til Skive.
s.s. *Rikke* ank. Bremen 26.7.
s.s. *Rita Mærsk* ank. Kbhvn. 23.4.

s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 14.8. fra Hamburg.
s.s. *Robert* pass. Kbhvn.s Red 10.8.
m.s. *Robert Mærsk* afg. Antwerpen 2.8. til New York.
s.s. *Rosenborg* ank. Huelva 13.8.

S

s.s. *Saga* ank. Randers 16.8. fra Drammen.
m.s. *Sally Mærsk* afg. Sluiskil 30.7.
s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Bremen 10.8. til Wilmington.
s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Kbhvn. 15.8. til Gdynia.
s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Hartlepool 13.8. til Kbhvn.
s.s. *Seine* ank. La Pallice 14.8.
s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Vejle 16.8.
s.s. *Selma* ank. Helsingør 14.8.
s.s. *Sessa* pass. Cristobal 6.8.
m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Dairen 5.8. hjg.
s.s. *Signe* afg. London 5.8. til Tees.
s.s. *Sigrid* ank. Hamina 6.8.
s.s. *Silkeborg* ank. Kbhvn. 30.7.
s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.
s.s. *Skagen* ank. Uleåborg 14.8.
s.s. *Skagerak* ank. Frederikshavn 9.8.
s.s. *Skandia* ank. Gøteborg 15.8.
s.s. *Skjold* i Dok Frederikshavn.
s.s. *Skodsborg* pass. Beachy Head 16.8.
s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 16.8. til Gdynia/Danzig.
s.s. *Sonja* solgt.
s.s. *Sonja Mærsk* afg. Greenspond 27.7. til Ridham Docks.
s.s. *Sophie* afg. Danzig 1.8.
s.s. *Stadion II* afg. Stettin 16.8. til Kbhvn.
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Cardenas 4.8.
s.s. *Stella* ank. Liepaja 16.8.
m.s. *Stensby* afg. Barbados 5.8. til Cardiff.
m.s. *Stjerneborg* ank. Fraser Mills 10.8.
s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Kbhvn. 13.8.
s.s. *Susan Mærsk* afg. London 2.8. til Lomond (N.F.).
s.s. *Svanholm* afg. Antwerpen 9.8. til Algier.
s.s. *Svanhild* ank. Galveston 9.8.
s.s. *Svava* ank. Kbhvn. 16.8. fra Danzig.
s.s. *Svend Pii* oplagt.
s.s. *Søborg* ank. Kbhvn. 23.7.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Gdynia 16.8. til Danzig.
m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 6.8.
s.s. *Tanja* afg. Kotka 16.8.
m.s. *Tasmania*, Røder, forv. afg. Yokohama 13.8.
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Seeham 16.8.
s.s. *Tekla* ank. Wiborg 8.8.
s.s. *Tennessee* ank. Kbhvn. 2.8.
m.s. *Thyra S.* pass. Dungeness 3.8. p. R. t. Dunkirk.
s.s. *Toms* ank. Kbhvn. 15.8. fra Antwerpen.
s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Hammerhavn 17.8.
s.s. *Tove* ank. Kbhvn. 10.8.
s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Greenock 15.8.
s.s. *Transporter* ank. Boness 12.8.
s.s. *Trio*, Svane, ank. Aalborg 16.8.
s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 16.8. fra Kbhvn.
m.s. *Tunis* afg. Nemours 15.8. til Oran.
m.s. *Tureby* forv. til Rio de Janeiro 23.8.

U

s.s. *Ulla* pass. Ækvator 8.8.
s.s. *Ulrik Holm* i Ivigtut 11.8.
s.s. *Uranienborg* ank. Gdynia 8.8.

V

s.s. *Valborg* ank. Sundsvall 6.8.
s.s. *Venus* afg. Norfolk, Va., 2.8.
s.s. *Vendia*, Kiielsgaard, ank. Holbæk 14.8.
s.s. *Vibeke Mærsk* i Rutebart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
s.s. *Viborg* ank. Bona 12.8.
s.s. *Viola* afg. Gdynia 1.8. til Haifa.
s.s. *Virginia* ank. Rosario 9.8.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Fremantle 30.7.
s.s. *Vitus Bering* i Rutebart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
s.s. *Wilh. Colding* ank. Uuras 7.8.
s.s. *Wm. Th. Malling*, fung. Pedersen, ank. Danzig 12.8.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 16.8. til Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S **SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

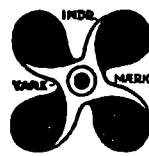
Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.
» 2. » » » » 1000 » »

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmeld"
Amaliegade 38Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon **5601**. København S.
Amager **1483**.

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder**Weioliin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONIANAKUL**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 • TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olle - H & W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

**CHR. MØLLER** A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER • ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ • PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**Toldbodens Motorfærge og
Transportforretning****N. P. Winding** (Forh. Skibsfører)
anbefaler sig medStørre og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til
Transport- Proviant, Stores, Færgning samt Trossføring.Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,
Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkoco**ROTTERDAM**Telephones:
24880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Det populære
Pilsner
Tuborg Lager Øl
Tuborg Pilsner

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B **D. EKLÖF & Co. O/Y**SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 17. August 1938.

Nr. 33.

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

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

I. Østersøen.

2393. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Eggegrund. Fyr og Taagesignal forandres.

(U. f. s. Nr. 32/2306. Stockholm 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/1184 1938 meddeles, at de deri nævnte Forandringer ved *Eggegrund* Fyr paa c. 60° 44' N. 17° 34' E. vil finde Sted omkring den 1. September d. A.

(E. f. S. Nr. 16/1184 1938.)

2394. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Eggegrund Fyr. Radiofyr oprettes.

(U. f. s. Nr. 32/2339. Stockholm 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/1185 1938 meddeles, at det deri nævnte nye Radiofyr ved *Eggegrund* Fyr paa c. 60° 44' N. 17° 34' E. menes at ville træde i Virksomhed omkring den 1. September d. A.

(E. f. S. Nr. 16/1185 1938.)

2395. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Rone Flase Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 32/2305. Stockholm 1938.)

I Løbet af den sidste Halvdel af August d. A. forandres den nuværende røde Lysvinkel med uforstærket Lys mellem Pejlingerne 228° og 263° i *Rone Flase* Fyr paa c. 63° 04' N. 18° 39' E. saaledes, at Fyret i nævnte Vinkel kommer til at lyse, som følger:
1. Rødt, uforst. i Pejl. fra 228° til c. 238°. 3. Hvidt i Pejl. fra c. 242° til c. 247½°.
2. Grønt, — — — c. 238° — c. 242°. 4. Rødt i — — c. 247½° til 263°.

2396. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 32/2304. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Farstugrunden c. 65° 19' N. 22° 44' E. *Malörens rev* c. 65° 32' N. 23° 30' E.

(E. f. S. Nr. 49/3774 1937.)

2397. (P). Finland. Bottniske Bugt. Grund.

(U. f. s. Nr. 22/842. Helsingfors 1938.)

E. f. S. Nr. 32/2328 1938 annulleres og erstattes med:

En hidtil ukendt Grund med c. 4,9 m Vand er fundet paa 64° 12' 45" N. 23° 11' 20" E.

Stedet vil blive nærmere undersøgt.

2398. Finland. Bottniske Bugt. Yxpila Bølgebryder. Fyr forandret og tændt.

(U. f. s. Nr. 22/629. Helsingfors 1938.)

Fyret paa *Yxpila* Bølgebryder paa $63^{\circ} 51' 09''$ N. $23^{\circ} 00' 28''$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: $6,5$ m. Synsvide: $9,8$ Sm. Hvid, ottekantet Fyrlampe paa et ottekantet Betonfundament, hvis nederste Del er hvidt og øverste Del sort. — Fyret, der er tændt, lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c. 320° til c. 170° .
2. Hvidt i — - c. 170° - c. 176° .
3. Rødt i Pej. fra c. 176° til c. 260° .

2399. Rusland. Finske Bugt. Kopia Bugt. Kap Ustin (Dolgoi Nos) Fyr. Oplysning om Fyr.

(N. f. S. Nr. 32/3374. Berlin 1938.)

Flammens Højde i Kap *Ustin* Fyr paa c. $59^{\circ} 55'$ N. $28^{\circ} 59'$ E. er 27 m. Synsvide: $8,5$ Sm. Fyret er anbragt paa en 25 m høj, umalet, trekantet, afstumpet Pyramide beklædt med Brædder.

(E. f. S. Nr. 48/3255 1936. Kort Nr. 277.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Sya for Fyn og Lille-Bælt.**2400. Danmark. Sundet. Hollænderdyb. Saltholm Flak NW. Lys- og Klokketønde genudlagt.**

Lys- og Klokketønden *Saltholm Flak NW*. (med automatisk Klokke) paa c. $55^{\circ} 43'$ N. $12^{\circ} 42'$ E. er atter udlagt paa Station. #

(E. f. S. Nr. 22/1722 1938.)

2401. (T). Danmark. Sundet. Stevns Klint. Tommestrup NE. Skydeøvelser. Advarsel.

Den 25. August og den 6. September d. A. afholdes i Tiden fra Kl. 1100 til Kl. 1600 Skarpskydning med Kanoner fra en Standplads c. 400 m NE. for *Tommestrup* (c. $55^{\circ} 18',1$ N. $12^{\circ} 26',9$ E.). Skudretning: NE. til SE. Største Skudafstand: c. 8500 m.

Udover de sædvanlige Signaler, der hejses paa Kystdefensionens Forter ved dennes Skarpskydninger, hejses til Advarsel for Fartøjer under Skydningen 2 røde Flag med hvid Spuns lodret for hinanden paa Standpladsen.

2402. (T). Sverige. Sundet. Barsebäck Fiskerihavn. Indsejlingsbaaker fjernes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 32/2319. Stockholm 1938.)

De to Stangbaaker, hvis Overetlinie angiver Indløbet til Havnen, vil omkring den 25. August d. A. blive fjernet i Forbindelse med en Ombygning af S.-lige Molehoved. c. $55^{\circ} 45',3$ N. $12^{\circ} 54',3$ E.

2403. (T). Sverige. Sundet. Flinterenden. Kalkgrundet Fyrskib ombyttes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 32/2318. Stockholm 1938.)

Omkring den 17. August d. A. ombyttes Fyrskibet *Kalkgrundet* paa c. $55^{\circ} 37'$ N. $12^{\circ} 53'$ E. midlertidig med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignaler forbliver uforandret.

2404. Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Fyr atter tændt og i Orden.

1. Det hvide og grønne Vinkelfyr, med Et-Blink hver 3^s , paa det N.-lige Molehoved paa c. $55^{\circ} 10',6$ N. $11^{\circ} 38',7$ E. er atter tændt og i Orden.

2. Det røde og grønne Blinkfyrt paa N.-lige Molehoved er atter tændt og i Orden. Den midlertidig anbragte klare Lanterne er inddraget.

(E. f. S. Nr. 1/27 og 1/28 1938.)

2405. Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø E. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.

Vraget af Motorgalcasen *Gudrun*, der laa sunket paa $55^{\circ} 08' 37''$ N. $11^{\circ} 10' 54''$ E., er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.
(E. f. S. Nr 29/2214 og 30/2223 1938.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2406. (T). Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydning. Advarsel.

Den 14., 15., 20., 21., 22., 23. og 24. September d. A. afholdes daglig Skarpskydning med Kanoner ved *Jægerspris* i Tiden fra Kl. 1030 til Kl. 1430.

Den 14. September vil der desuden blive skudt i Tiden fra Kl. 1800 til Kl. 2200.

Paa Skydedagene hejses om Morgenen tidligt Signalfag paa *Troldehøj*, c. 500 m SE. for *Troldegaard*, paa *Krøblingebakke*, c. 1000 m WNW. for *Christiansminde*, samt paa *Carolinehøj*, c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*. Naar Skydningen er til Ende, nedhales Flagene. Under Skydningen den 14. September fra Kl. 1800 til Kl. 2200 hejses dog ikke Flag paa *Troldehøj*.

Under Skydningen advares man imod at komme W.-Kysten af *Horns Herred* ud for Øvelsespladsen og N. for denne indtil *Alholm* nærmere end c. 2 Sm.

Endvidere vil der paa enkelte Dage blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Overbjærg*, hvilket tilkendegives ved Signalfag fra *Maglehøj*. Paa disse Dage advares man imod at færdes i den S.-ligste Del af *Jægerspris Bugt*.

Alholm: c. $55^{\circ} 55'$ N. $11^{\circ} 54'$ E.

(Danske Lods, Side 194.)

2407. Danmark. Kattegat. Løbene W. om Hirsholmene. Oplysning om Sømærkers Plads.

Efter en for nylig foretagen Undersøgelse ligger nedennævnte Sømærker paa følgende Pladser:

1. Rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Holmehavn Rev*, i $6,2$ m Vand paa $57^{\circ} 28' 26''$ N. $10^{\circ} 35' 28''$ E.

2. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Peter Poulsens Rev*, i $5,2$ m Vand paa $57^{\circ} 28' 02''$ N. $10^{\circ} 34' 34''$ E.

3. Rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk, *Syusten*, i $4,0$ m Vand paa $57^{\circ} 28' 13''$ N. $10^{\circ} 33' 45''$ E.

4. Risprikken *Hjellen* i $3,2$ m Vand paa $57^{\circ} 27' 00''$ N. $10^{\circ} 34' 24''$ E.

5. Risprikken ved $1,5$ m Pullen N. for *Brune Rev* i $4,0$ m Vand paa $57^{\circ} 26' 26''$ N. $10^{\circ} 34' 08''$ E.

6. Halmprikken *Døde Anders* i $2,4$ m Vand paa $57^{\circ} 27' 12''$ N. $10^{\circ} 34' 36''$ E.
(Kort Nr. 246, 211 og 236. Søm.-Fort. Side 20, Nr. 6—11.)

2408. (P). Sverige. Kattegat. Knarrholmen Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 32/2320. Stockholm 1938.)

I Løbet af Efteraaret 1938 forandres *Knarrholmen Fyr* paa c. $57^{\circ} 37',3$ N. $11^{\circ} 49',5$ E. til at lyse, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 0° til 5° . 4. Grønt i Pejll. fra 140° til $164\frac{1}{2}^{\circ}$.

2. Hvidt i — - 5° - 6° . 5. Hvidt i — - $164\frac{1}{2}^{\circ}$ - 167° .

3. Rødt i — - 6° - 35° . 6. Rødt i — - 167° - 175° .

Synsvidden for grønt Lys bliver 5 Sm.

2409. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: $6,1$ m, i *Svanholm Fyrlinie*: $5,2$ m i *Sælhundeholm Løb*: $4,3$ m, i *Gaaseholm Løb*: $1,9$ m, i *Svanholm Løb*: $0,4$ m og i *Kobberø Løb*: $2,5$ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* $6,1$ m over *Havrevlen* og $5,2$ m i *Svanholm Fyrlinie*, og $4,3$ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Der findes mere Vand udenfor Fyrlinierne.

De tidligere omtalte Puller har forrykket sig lidt og ligger nu, som følger:

- a. 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 4,0 m.
- b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 3,0 m.
- c. 56° 42' (27") N. 8° 13' (42") E. — 2,0 m.

(E. f. S. Nr. 30/2226 1938.)

2410. Danmark. Skagerrak. Hirtshals Fyr. Taagesignal forandret.

Karakteren for *Hirtshals* Fyrs Taagesignal er forandret saaledes, at den nu er 2 Stød hver 1^m, en dyb Tone umiddelbart efterfulgt af en høj Tone. Hvert Støds Varighed c. 2^s.

c. 57° 35' N. 9° 57' E.

(E. f. S. Nr. 29/2216 1938. Danske Lods, Side 119. Fyr-Fort. Nr. 64.)

2411. Norge. Oslofjordens Munding. Færder Fyr. Oplysning om Fyr.

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

Lysevnen i *Færder* Fyr paa c. 59° 01',₆ N. 10° 31',₇ E. er blevet betydelig forøget. Fyrets Karakter er hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s.

2412. Norge. Oslofjord. Oslo. Dyna Fyr. Radiofyr oprettet.

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

I *Dyna* Fyr paa c. 59° 53',₆ N. 10° 41',₇ E. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 300,₅ kc/s (998 m). Type: A 2. Tonefrekvens: 1000 c/s. Normal Rækkevidde: 5—10 Sm.

Signalet er:

- | | |
|------------------------|-------------------|
| 1. En lang Streg | 15 ^s . |
| 2. Pause | 15 ^s . |
| Periode | 30 ^s . |

Radiofyret, der er paa Prøve indtil 10. September d. A., vil i denne Tid udsende Signaler, som følger:

I Taage og usigtbart Vejr: Uafbrudt.

I klart Vejr: Fra Kl. 1000 til Kl. 1300 og fra Kl. 2000 til Kl. 2400.

Ønskes Radiofyret sat i Gang uden for de ordinære Sendetider, sendes Anmodning herom til *Oslo* Havnestyre.

(Kort Nr. 236.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2413. Norge. Haukøysund. Lille Haukøy Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Lille Haukøy* Fyr paa c. 70° 01',₄ N. 21° 17',₇ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- 1. Rødt i Pej. fra 52° til 65°. 3.—5. Som før.
- 2. Hvidt i — - 65° - 86°.

2414. Norge. Karlsøy. Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

I *Karlsøy* Fyr paa c. 69° 59',₇ N. 19° 58',₄ E. er indlagt en rød Lysvinkel saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- 1. Hvidt i Pej. fra 210° til 40°. 3. Hvidt i Pej. fra 65° til 82°.
- 2. Rødt i — - 40° - 65°.

2415. Norge. Skipsfjorden. Vannøy. Ledefyr tændt.

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

Paa *Langøra* paa *Vannøy* er tændt et nyt Sæt Ledefyr, *Skipsfjorden* Ledefyr, som følger:

Forfyr paa $70^{\circ} 10' 06''$ N. $19^{\circ} 48' 40''$ E. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: $6,8$ Sm. Fyrpæl. Fyret er synligt i Pejlinger fra 166° til 186° , kraftigst i Overretlinien.

Bagfyr 180 m 176° fra Forfyrret. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: $6,8$ Sm. Fyrpæl. Fyret er synligt i Pejlinger fra 171° til 181° , kraftigst i Overretlinien. Fyrene overet i Pejling 176° viser E. om *Buroy* og *Skipsfjordbåden*. Brændetid: 15. August—31. April.

2416. Norge. Indløbet til Skutvik. Nordre Brorskjær Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 8 og 17. Oslo 1938.)

Paa *Nordre Brorskjær* er paa c. $68^{\circ} 00',7$ N. $15^{\circ} 20',9$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$. Flammens Højde: $4,5$ m. Synsvidde: $5,5$ Sm. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

2417. Norge. Brønnøysund. Rødskjærnsaget Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

Rødskjærnsaget Fyr paa c. $65^{\circ} 28',8$ N. $12^{\circ} 13',3$ E. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$. Flammens Højde: 2 m (forøges i Løbet af Efteraaret 1938 til 4 m). Synsvidde: $3,5$ Sm. Jernstang. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

2418. Norge. Ytre Vikna. Nordøyan Fyr. Lysevne forøget.

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

Lysevnen i *Nordøyan* Fyr paa c. $64^{\circ} 47',9$ N. $10^{\circ} 33',3$ E. er blevet betydelig forøget.

2419. Norge. Ytre Vikna. Søroyene Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Søroyene* Fyr paa c. $64^{\circ} 45',6$ N. $10^{\circ} 36',3$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1.—2. Som før. | 5. Grønt i Pejl. fra 351° til 355° . |
| 3. Rødt i Pejl. fra 282° til 348° . | 6. Rødt i — - 355° - 34° . |
| 4. Hvidt i — - 348° - 351° . | 7.—10. Som før. |

2420. Norge. Foldenfjorden. Abelvær Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

I *Abelvær* Fyr paa c. $64^{\circ} 43',5$ N. $11^{\circ} 10',5$ E. er indlagt en grøn Lysvinkel saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra 2° til 19° . | 3. Rødt i Pejl. fra 38° til 60° . |
| 2. Hvidt i — - 19° - 38° . | 4. Hvidt N. over ind i Sundet. |

Fyrets Lysevne er forøget, og Synsviddens er nu $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys.

2421. Norge. Foldenfjorden. Kjeøy Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Kjeøy* Fyr paa c. $64^{\circ} 48',3$ N. $11^{\circ} 35',5$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Hvidt i Pejl. fra 293° til 329° . | 7. Hvidt i Pejl. fra 96° til 103° . |
| 2. Rødt i — - 329° - 337° . | 8. Grønt i — - 103° - 210° . |
| 3. Hvidt i — - 337° - 43° . | 9. Rødt i — - 210° - 218° . |
| 4. Rødt i — - 43° - 48° . | 10. Hvidt i — - 218° - 223° . |
| 5. Hvidt i — - 48° - 73° . | 11. Grønt i — - 223° - 226° . |
| 6. Rødt i — - 73° - 96° . | |

2422. Norge. Namson. Jeviken Fyr. Lysevne forøget.

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

Lysevnen i *Jeviken* Fyr paa c. $64^{\circ} 37',9$ N. $11^{\circ} 09',3$ E. er forøget saaledes, at Fyrets Synsvidde nu er $8,5$ Sm for hvidt og $5,8$ Sm for rødt Lys.

2423. Norge. Namsen. Løvøy Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Løvøy Fyr* paa c. $64^{\circ} 33',_8$ N. $11^{\circ} 19',_9$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra 286° til 300° . | 9. Grønt i Pej. fra 132° til 145° . |
| 2. Hvidt i — - 300° - 335° . | 10. Rødt i — - 145° - 149° . |
| 3. Grønt i — - 335° - 5° . | 11. Hvidt i — - 149° - 159° . |
| 4. Hvidt i — - 5° - 13° . | 12. Grønt i — - 159° - 188° . |
| 5. Rødt i — - 13° - 34° . | 13. Rødt i — - 188° - 192° . |
| 6. Grønt i — - 34° - 48° . | 14. Hvidt i — - 192° - 196° . |
| 7. Hvidt i — - 48° - 56° . | 15. Grønt i — - 196° - 208° . |
| 8. Rødt i — - 56° - 132° . | |

Fyrets Lysevne er forøget saaledes, at Synsviddens nu er $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys.**2424. Norge. Namsen. Løvra Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Løvra Fyr* paa c. $64^{\circ} 31',_5$ N. $11^{\circ} 28',_6$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1.—6. Som før. | 8. Grønt i Pej. fra 264° til 275° . |
| 7. Rødt i Pej. fra 232° til 264° . | 9. Rødt i — - 275° - 279° . |

2425. Norge. Namsen. Lokkaren Fyr. Lysevne forøget.

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

Lysevnen i *Lokkaren Fyr* paa c. $64^{\circ} 29',_1$ N. $11^{\circ} 25',_8$ E. er forøget saaledes, at Synsviddens nu er $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys.**2426. Norge. Namsen. Bromsneset Fyr. Lysevne forøget.**

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

Lysevnen i *Bromsneset Fyr* paa c. $64^{\circ} 28',_9$ N. $11^{\circ} 19',_1$ E. er forøget saaledes, at Synsviddens nu er $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys.**2427. Norge. Bossaker—Folla. Sætervågen. Fyrbelysning forandret.**

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1938.)

1. *Sætervågen Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser, er flyttet til S.-lige Molehoved paa $64^{\circ} 43' 42''$ N. $10^{\circ} 29' 14''$ E. Flammens Højde: $7,3$ m. Fyrstativ. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 356° til 4° . | 5. Grønt i Pej. fra 68° til 90° . |
| 2. Hvidt i — - 4° - 40° . | 6. Rødt i — - 90° - 109° . |
| 3. Rødt i — - 40° - 67° . | 7. Grønt i — - 109° - 276° . |
| 4. Hvidt i — - 67° - 68° . | 8. Rødt i — - 276° - 295° . |

2. Paa N.-lige Molehoved er paa $64^{\circ} 23' 44''$ N. $10^{\circ} 29' 17''$ E. tændt et nyt Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: $7,6$ m. Synsvidde: 3 Sm. Fyrpæl. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

Brændetid: 30. Juli—7. Maj.

2428. Norge. Møre og Romsdal. Vegsund. Fartbestemmelse.

(E. f. S. Nr. 14/1036. Oslo 1938.)

Paa given Foranledning indskærpes det, at Fartøjer skal passere *Vegsund* i *Borgund* Herred med langsom Fart, ikke over 5 Knob. Overtrædelse af Bestemmelsen straffes med Bøder.c. $62^{\circ} 26'$ N. $6^{\circ} 22'$ E.**2429. Nordseen. Indefatigable Banks E. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 1684. London 1938.)

1. En Grund med $10,1$ m Vand er fundet paa $53^{\circ} 31' 00''$ N. $2^{\circ} 44' 30''$ E.
2. En Grund med $12,8$ m Vand er fundet paa $53^{\circ} 30' 12''$ N. $2^{\circ} 44' 06''$ E.

(Kort Nr. 264.)

2430. **Holland. Noord Hinder Fyrskib NE. Magnetisk Forstyrrelse.**
(B. a. Z. Nr. 185/2364. 's-Gravenhage 1938.)
I Følge en Skibrapport er der observeret magnetisk Forstyrrelse paa c. $51^{\circ} 41',5$
N. $2^{\circ} 44',0$ E., $8,5$ Sm 42° fra *Noord Hinder Fyrskib*.
(Kort Nr. 264.)
2431. **England. Thomsen Munding. Swin Channel. Vrag uskadeliggjort. Vrag-
afmærkning inddraget.**
(N. t. M. Nr. 1680. London 1938.)
Vraget af Lægteren, der ligger sunket paa $51^{\circ} 36'$ ($30''$) N. $1^{\circ} 05'$ ($45''$) E., $2,22$
Sm 6° fra *West Barrow* Baake, er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget
er $7,9$ m. Vraglystønden er inddraget.
(E. f. S. Nr. 24/1800 1938.)
2432. **England. Thomsen Anduvning. Sunk Fyrskib flyttet.**
(N. t. M. Nr. 43. Trinity House, London 1938.)
Sunk Fyrskib er flyttet c. $1\frac{1}{2}$ Sm SW. efter og ligger nu paa c. $51^{\circ} 51'$ N. $1^{\circ} 35'$
E., $10,9$ Sm 94° fra *Naze Tower*.
(E. f. S. Nr. 17/1287 1938. Kort Nr. 264.)
2433. (P) **England. Thomsen. Gravesend Reach. Tilbury Lystønde flyttes.**
(N. t. M. Nr. 44. Trinity House, London 1938.)
Omkring den 12. September d. A. flyttes *Tilbury Lystønde* c. $0,5$ Sm E. efter saa-
ledes, at den kommer til at ligge $0,82$ Sm 283° fra *Shornmead Fyr*.
c. $51^{\circ} 27'$ N. $0^{\circ} 25'$ E.
2434. (T) **England. Orfordness. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.**
(N. t. M. Nr. 1713. London 1938.)
Orfordness Radiofyr paa c. $52^{\circ} 05'$ N. $1^{\circ} 34'$ E. er for Tiden ude af Virksomhed.
2435. **England. Tees Bay. Vrag afmærket.**
(N. t. M. Nr. 1702. London 1938.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 32/2350 1938 meddeles, at en grøn Vragtønde
er udlagt tæt SE. for Vraget, hvorover Dybden er $3,3$ m, og som ligger sunket paa c. 54°
 $40'$ N. $1^{\circ} 09'$ W., $1,7$ Sm 343° fra *South Gare Fyr*.
(E. f. S. Nr. 32/2350 1938.)
2436. (T) **Skotland. Cromarty Firth. Undervandshindringer udlægges. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 1645. London 1938.)
I Tiden fra den 7. til den 16. September d. A., begge Dage inklusive, udlægges
Undervandshindringer i et Omraade W. for en Linie fra *Tarbat Ness Fyr* 3 Sm i Retningen
 140° , derfra $6,5$ Sm i Retningen 209° og derfra i Retningen 130° til Kysten.
Skibe med et Dybgaaende af $4,6$ m og derover advares imod at passere gennem
ovennævnte Omraade.
Tarbat Ness Fyr: c. $57^{\circ} 52'$ N. $3^{\circ} 46'$ W.

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

2437. **Frankrig. Rance Floden. Baake genopført.**
(A. a. N. Nr. 31/2015. Paris 1938.)
Baaken *Ile Chevrete* paa c. $48^{\circ} 35',8$ N. $2^{\circ} 00',6$ W. er genopført.
(E. f. S. Nr. 31/2286 1938.)
2438. **Frankrig. Porsal. Lystønde genudlagt.**
(A. a. N. Nr. 31/2011. Paris 1938.)
Lystønden *La Grande Basse de Porsal* paa c. $48^{\circ} 36',6$ N. $4^{\circ} 46',2$ W. er atter
udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 30/2243 1938.)

2439. (T). England S.-Kyst. Spithead. Lystønder udlægges midlertidigt.
(N. t. M. Nr. 1677. London 1938.)
Nedennævnte Lystønder er udlagt forsøgsvis:
- En rød Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, 1,83 Sm 54° fra *Osborn House* Taarn og Flagstang.
 - En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 10^s, 2,40 Sm 82½° fra den i (a) nævnte Flagstang.
 - En sort Lystønde, der viser gult Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, 1,08 Sm 48° fra den i (a) nævnte Flagstang.
- Opmærksomheden henledes paa, at Lystøndernes Lysevne kan variere betydeligt. *Osborne House* Taarn og Flagstang: c. 50° 45' N. 1° 16' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2440. (T). Frankrig. Banc de Houat. Undervandshindringer.
(N. t. M. Nr. 1711. London 1938.)
En Del Undervandshindringer er midlertidig udlagt mellem Punkterne 3 Sm 75° og 3,82 Sm 67° fra *Er Bec* Fyr. Om Dagen er Undervandshindringerne afmærket ved Skibe, der er i Arbejde, og om Natten af 2 røde Lanterner.
c. 47° 24' N. 2° 52' W.
2441. Afrika W.-Kyst. Fransk Guinea. Iles de Los. Boulbine Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1688. London 1938.)
Boulbine Fyr paa c. 9° 30' N. 13° 43' W. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 15^s. Flammens Højde: 11 m.
(E. f. S. Nr. 25/1879 1938.)
2442. Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Bahia de Coriseo. Oplysning om Lystønder.
(A. a. l. N. Nr. 15/304. San Fernando 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1883 1938 meddeles, at de deri omtalte Tønder er Lystønder, der lyser, som følger:
- Boya de los bajos de Elobey* paa c. 1° 04' N. 9° 28',₂ E. rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.
 - Boya de Elobey Chico* paa c. 1° 01',₄ N. 9° 32',₆ E. grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.
 - Boya de Punta Dieque* paa c. 1° 01',₄ N. 9° 36' E. rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s.
- (E. f. S. Nr. 25/1883 1938.)
2443. Afrika W.-Kyst. Fransk Kongo. Gabon Floden. Libreville. Lystønde forandret.
(A. a. N. Nr. 31/2035. Paris 1938.)
La Passe de la Pinclope Lystønde paa c. 0° 24',₉ N. 9° 16',₆ E. er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 10^s, Blink 2^s, Mørke 8^s.

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

2444. Surinam. Maroni Floden. Galibi Point Fyr. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 29/2028. Washington 1938.)
Galibi Point Fyrs Synsvidde er nedsat til 10 Sm. c. 5° 45' N. 53° 59' W.

- 2445. Fransk Guyana. Maroni Floden. Oplysning om Fyrbelysning.**
(N. t. M. Nr. 29/2029. Washington 1938.)
1. *Lystønde Nr. 1* paa c. 5° 55' N. 53° 54' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, 2 Blink hver 10^s, Blink 0,7^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,8^s, Mørke 7^s.
2. *Lystønde Nr. 2* paa c. 5° 50' N. 53° 55' W. er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,7^s, Mørke 4,3^s.
3. *Panato Point* Fyrs Synsvidde er 10 Sm for hvidt Lys og 6 Sm for rødt Lys. c. 5° 43' N. 53° 57' W.
4. *Mana Floden* Fyrs Synsvidde er 6 Sm. c. 5° 42' N. 53° 47' W.
- 2446. Fransk Guyana. Cayenne. Oplysning om Fyrbelysning.**
(N. t. M. Nr. 29/2030. Washington 1938.)
1. *L'Enfant Perdu* Fyrs Synsvidde er 8 Sm. c. 5° 03' N. 52° 21' W.
2. Det hvide, faste Fyr paa Radiomasten i den N.-lige Del af *Cayenne* er nedlagt.
3. *Mahury Floden* Fyr paa c. 4° 51' N. 52° 17' W. er nedlagt.
4. *Montagne d'Argent* Fyr paa c. 4° 21' N. 51° 39' W. er upaalideligt og gaar tillige flere Steder i Skjul bag Træer.
- 2447. Fransk Guyana. Iracoubo og Sinnamary Floder. Oplysning om Fyrbelysning. Grund.**
(N. t. M. Nr. 29/2031. Washington 1938.)
1. *Iracoubo Floden* Fyrs Synsvidde er 6 Sm. Fyret gaar flere Steder i Skjul bag Træer. c. 5° 28' N. 53° 14' W.
2. *Brigandin Point* Fyr paa c. 5° 23' N. 53° 00' W. er nedlagt.
3. En Grund med 3,2 m Vand er fundet 11,7 Sm 35½° fra *Iracoubo Floden* Fyr.
- 2448. Bahama Øerne. Great Bahama Bank. Galliot Cut. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1666. London 1938.)
Paa en Ø ved S.-Siden af *Galliot Cut* er paa 23° 54' (30") N. 76° 15' (00") W., 19 Sm 141° fra *Harvey Cay* Fyr, tændt et nyt Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 4^s. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 7 Sm. Graat Trenneværkstaarn. Fyret, der er ubevogtet, benævnes *Cave Cay* Fyr.
- 2449. (T). Brasilien. Barra do Rio. S. Francisco do Norte. Tønde midlertidig inddraget.**
(A. a. N. Nr. XIII/68. Rio de Janeiro 1938.)
Den røde Tønde paa c. 10° 31' S. 36° 24' W., 2,3 Sm 95° fra *S. Francisco do Norte* Fyr, er midlertidig inddraget.
- 2450. Chile. Concepcion Bugt Omegn. Oplysning om Grunde.**
(N. t. M. Nr. 29/2032. Washington 1938.)
1. Ved en Eftersøgning af 18,2 m Grunden, der i Kortet er angivet at ligge paa c. 36° 11' S. 73° 27' W., fandtes paa nævnte Sted kun Dybder over 100 m.
2. En Dybde paa 40,2 m fandtes paa c. 36° 24' S. 73° 38' W., c. 16 Sm SW. for (1).
- 2451. Ecuador. Guayaquil Bugt. Dybde aftaget. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 29/2033. Washington 1938.)
Dybden paa 2° 52' (15") S. 79° 53' (50") W., E. for *Mala Bank*, rapporteres at være aftaget, saaledes at flere Skibe har taget Grunden der.
Det tilraades at udvise Forsigtighed ved Besejling af det nævnte Sted.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2452. (T). Malta. Dellimara Point. Fyr midlertidig forandret.**
(N. t. M. Nr. 1714. London 1938.)
Dellimara Point Fyr paa c. 35° 49' N. 14° 34' E. er midlertidig forandret fra at vise afvekslende hvidt og rødt Et-Blink til at vise rødt, fast Lys.

2453. (T). Malta SW. Undervandshindringer udlægges.

(N. t. M. Nr. 1685. London 1938.)

E. f. S. Nr. 30/2251 1938 annulleres og erstattes med:

I August, September, Oktober og November d. A. vil der være udlagt Undervandshindringer, der er farlige for Sejladsen, paa nedennævnte Omraader, hvis Positioner er angivet i Forhold til *Dellimara Point* Fyr paa c. 36° 49' N. 14° 34' E.:

- a. En Cirkel med Radius 2 Sm og Centrum 17 Sm 247° fra Fyret.
- b. En Cirkel med Radius 2 Sm og Centrum 11 Sm 247° fra Fyret.
- c. En Cirkel med Radius 2 Sm og Centrum 8,5 Sm 247° fra Fyret.

Man anmodes om at undgaa disse Omraader.

2454. (T). Cypern SE. Undervandshindringer udlægges.

(N. t. M. Nr. 1686. London 1938.)

E. f. S. Nr. 30/2254 1938 annulleres og erstattes med:

Fra den 19. til 31. August og i September d. A. vil der være udlagt Undervandshindringer inden for en Cirkel med Radius 3 Sm og Centrum paa c. 34° 43' N. 34° 07' E.

Man anmodes om at undgaa dette Omraade.

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

2455. Forindien W.-Kyst. Cambay Bugt. Perigee Rock. Fyrskib flyttet.

(N. t. M. Nr. 1673. London 1938.)

Fyrskibet *Perigee Rock* er flyttet c. 0,1 Sm i Retningen 214° og ligger nu paa c. 21° 43' N. 72° 19' E., 0,16 Sm 90° fra *Perigee Rock*.

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

2456. Sunda Øerne. Carimata Stræde. Grund.

(N. t. M. Nr. 1675 London 1938.)

En Grund (Klippe) med 3,2 m Vand er fundet paa c. 1° 49' S. 109° 07' E., 7,75 Sm 173° fra S.-Spidsen af *Mentangor Island*.

2457. Kinesiske Hav. Pescadores Islands. Kitsushibi. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1665. London 1938.)

Kitsushibi Fyr paa c. 23° 34' N. 119° 28' E. er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s. Flammens Højde: 61 m. Synsvidde: 20 Sm.

2458. Kinesiske Hav. Pescadores Islands. Tokitsu Sho (Tokichi Sho). Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1664. London 1938.)

Tokitsu Sho Fyr paa c. 23° 16' N. 119° 40' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 12^s. Flammens Højde: 67 m. Synsvidde: 21 Sm. Hvidt, rundt Betontaarn med sorte Bælter. Fyret, der ikke mere er ubevogtet, benævnes for Fremtiden *Tokichi Sho*.

2459. Japan. Honshu N.-Kyst. Wajima Hakuchi. Grund.

(N. t. M. Nr. 1689. London 1938.)

En Grund med 5,9 m Vand, *Kaija Guri*, ligger paa c. 37° 25' N. 136° 54' E., 0,57 Sm 16° fra det hvide, faste Fyr paa Hovedet af Bølgebryderen.

2460. Japan. Honshu N.-Kyst. Kanaga Se. Grunde.

(N. t. M. Nr. 1689. London 1938.)

Nedennævnte Grunde er fundet i de vedføjede Afstande og Retninger fra *Kanaga Se* paa 37° 12' (30") N. 136° 40' (00") E.:

- a. 12,8 m (Klippe) 1,1 Sm 320° fra *Kanaga Se*.
- b. 10,1 m (Klippe) 1,2 Sm 252° - - -
- c. 14,6 m 0,85 Sm 220° - - -

- 2461. Japan. Honsbu N.-Kyst. Uwozu (Uozu). Fyr tændt.**
 (N. t. M. Nr. 1620. London 1938.)
 Følgende nye Fyr er tændt:
 a. Et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 11 Sm. Hvidt, sekskantet Taarn.
 b. Et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 8 Sm. Rødt, ottekantet Taarn paa Betonfundament.
 Fyrene, der er anbragt paa Hovederne af Bølgebryderne, er ubevogtede.
 c. 36° 49' N. 137° 23' E., 0,55 Sm 350° fra *Uwozu* hvide, faste Fyr. Navnet *Uwozu* skal rettes til *Uozu*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
 Korta eller Bogs Nr.
- England:*
- N 1822 Borneo. — Sungei Sarawak, Tanjong Po to Kuching.
 Limits: Lat. 1° 32' 30" — 1° 46' 00" N.
 Long. 110° 20' — 110° 34' E.
- N 2964 Tidal streams in the Solent and adjacent waters.
 R 881 Norway. — Aakre to Hisken.
 R 2793 England. — Cowes harbour.
 R 1605 River Thames. — Edinburgh channels.
 R 539 Plans on the north and east coasts of Brazil.
 R 1746 Borneo. — Api point to Sarawak.
 R 2764 Australia. — Coral sea.
 T Supplement No. 7 to Australia Pilot, Vol. II.
 T Supplement No. 1 to Australia Pilot, Vol. I.
 R 1188 River Humber. — Spurn Point to Immingham dock.
- Finland:*
- N 10 Saimaan vesistö. Savonlinna—Oravi—Mustalahti.

Tillæg.

I. Østersøen.

- 2462. Danmark. Bornholm. Rønne. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
 Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c. 55° 05' N. 14° 38' E. er atter udlagt paa Station.
 (E. f. S. Nr. 30/2217 1938.)

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

- 2463. Danmark. Sundet. Taarbæk Rev. Lys- og Klokketønde genudlagt.**
 Lys- og Klokketønden *Taarbæk Rev* med automatisk Klokkesignal er atter udlagt paa Station. c. 55° 47' N. 12° 40' E.
 (E. f. S. Nr. 26/1943 1938.)

2464. Sundet. Saltholm S. Midlertidige Stager inddraget.

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 31/2274 1938 meddeles, at de deri nævnte Stager med rødt Flag, ſom midlertidig har været udlagt S. for *Saltholm*, atter er inddraget.
c. 55° 35' N. 12° 50' E.

(E. f. S. Nr. 31/2274 1938.)

2465. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 14. August d. A. af den gravede Rende mellem *Gamble-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,6 m i E.-Siden af Renden, 5,6 m i Midten af Renden og 4,9 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 52' N. 12° 13¼' E.

(E. f. S. Nr. 29/2136 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**2466. (P). Danmark. Kattegat. Schultz's Grund Fyrskib forandres.**

Den 1. September d. A. eller ſnarest derefter udlægges et Fyrskib med elektrisk Fyr n. v. paa Station *Schultz's Grund* paa 56° 08' (54") N. 11° 11' (10") E., og ſamtidig inddrages det paa Stationen liggende Fyrskib. Det nye Fyrskib har 2 Master, og Fyret viſes fra en paa Stormasten fast anbragt Lanterne. Fyrkarakteren er uforandret: Hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s, Blink c. 3^s, Mørke c. 4^s, Blink c. 3^s, Mørke c. 20^s. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 12 Sm. Lysevne: 19 Sm. Taagesignal afgives med en roterende, elektrisk Sirene. Tonehøjde: c. 300 c/s. Karakteren er uforandret: To-Tone hver 1^m. Hver Tones Varighed c. 2^s.

Fyret holdes tændt om Dagen i usigtbart Vejr.

(Kort Nr. 227, 247, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 188. Fyr-Fort. Nr. 135.)

2467. (T). Danmark. Kattegat. Sejerø Bugt. Nekselø S. Stold. Skydeøvelser. Advarsel.

Forsøgsskydning med Kanoner afholdes over Søen i Farvandet, der er beliggende mellem *Stold* (c. 55° 45½' N. 11° 17½' E.), *Nekselø* og *Røsnæs* indtil c. 10,2 Sm W. for *Nekselø*, i c. 5 Dage fra den 23. August d. A. at regne (daglig fra Kl. 0800 til c. Kl. 1900). Saalænge Skydning finder Sted, er der paa Flagstangen ved *Stold* hejst 2 røde Flag med hvid Spuns.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Forsikrings-Aktieselskabet
SKANDINAVIA

Stiftet 1899
Aktiekapital 8. Millioener Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ OG TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klia
Aalborg Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus Hassing & Drescher	
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstovedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	

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

Owners' & Captains' Code

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDSHANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys · Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U.S.A. — Canada — Argentina —
Brasilien — Nordafrika — Italien —
Spanien — Portugal — Frankrig —
Belgien — Tyskland — Storbritannien —
Island — Norge — Sverige — Danmark —
Lettland — Litauen — Estland

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

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

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN

AKTIESELSKAB

(Oprøst af danske Erhvervsorganisationer)

HAMMERENSGADE 6 · KØBENHAVN K · TLF.: C. 7809

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Genstdig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



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



Det populære
Tuborg

TUBORG LAGER OG
TUBORG PILSNER



Viking

Kompasser

Viking

Loddemaskiner

Chronometre

Sekstanter

Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk stalsaut. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 34

TORS DAG 25. AUGUST 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTEN OG VERDENSKONJUNKTURERNE

Indenrigsminister *Bertel Dahlgaard* har holdt en Tale, hvori han kom ind paa Erhvervenes gode Kaar for Tiden og bl. a. nævnte at Skibsfarten nu, efter de trange Aar i længere Tid havde haft Højkonjunktur og at disse gode Tider sikkert fortsattes. Rent bortset fra den politiske Mønt, der skulde slaas af Talen, maa det beklages, at der Gang paa Gang af ansvarlige Ministre og andre Politikere tales om de glimrende Kaar, Skibsfarten har. Enhver, der kan læse indenad vil kunne overtale sig selv om, at Kaarene ikke er lystelige, og kan man ikke forstaa det paa anden Vis end gennem elementær Anskuelsesundervisning, behøver man blot gaa ud bl. a. i Københavns Havn og se den lange Række Oplæggere der er anbragt der. Der er vel næppe nogen, der tror, at det er for deres Fornøjelses Skyld, at Skibene ligger der. Det tager altid lang Tid for Offentligheden at fatte en ny Situation. Det vilde være trist, om man virkelig blev ved med denne taabelige Snak om Skibsfartens gode Kaar til det er for sent, for en for sildig Erkendelse er for alle Parter det beklageligste.

OPLÆGNINGERNE HERHJEMME

Oplægningerne er altsaa nu oppe over 40, mens man ved Aarets Begyndelse var paa 10. For to Aar siden havde man 14 og i den mellemliggende Tid har man været nede paa rent forsvindende Tal, saaledes at der overhovedet ikke var Anledning til at offentliggøre dem.

Selvfølgelig er det først og fremmest hele den internationale Situation, der er Skyld deri. Nord- og Østersøfarten, der er af saa stor Betydning for hele den danske Skibsfart, har saa at sige svigtet i Aar, og det har bevirket, at mange af vore Skibe ikke har kunnet faa Fragter. Som vi allerede flere Gange har skrevet, er det Vanskelighederne med Trælastfragterne, der gør det, og der er her ikke Tegn paa nogen Bedring. Dertil kommer, at Farten paa Spanien er standset, og Farten paa Østen vanskeliggjort.

Det betyder paa mange Maader en alvorlig Tilbagegang for dansk Skibsfart. Det rammer Rederierne, som det rammer Besætningerne. En større Arbejdsløshed er en uundgaelig Følge heraf. Og det værste ved det hele er, at man ikke kan se noget som helst Tegn paa, at der vil indtræde Forandring til det bedre. Alt tyder tværtimod paa, at Udviklingen vil fortsætte. Sverige og Norge har forholdsvis større Oplægninger end vi — det er en fattig Trøst, og vel desværre ogsaa et Fingerpeg.

Endelig har vi det sidste Tal for Oplægningerne, offentliggjort Tirsdag den 23.; det viser, at der i denne Uge er oplagt 44 Skibe med 61,512 B.R.T. og 92,362 Tons d.w. mod i forrige Uge 44 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 61,523 B.R.T. og 93,257 Tons d.w.

BESLAGLÆGGELSERNE I SPANIEN

Nu har baade Norge og vi været udsat for flere Beslaglæggelser i spanske Farvande foruden Bombardementer og andre Ubehageligheder. Med en næsten englelig Taalmodighed finder de smaa Lande

sig i, hvad der sker. Der er intet andet at gøre, og vi maa erkende vor Magtesløshed og vor Lidenskab. Men derfor skal vi vel ikke helt stiltiende finde os i alt? Det mener man da i alt Fald ikke i Norge, hvor man holder paa, at man skal gøre Brug af sin Fornuft, og se at faa etableret en Forbindelse ogsaa med Franco, saaledes at man ikke er fuldkommen prisgivet Nationalisternes Fordogtbefindende og ganske særligt deres Overfald.

Som omtalt har Franco beslaglagt Bergensdamperen »Skulda« — den fjerde Beslaglæggelse af skandinaviske Handelsskibe i lovlig Fart. I denne Anledning skriver »Norges Handels- & Sjøfarts Tidende«:

Atter er et norsk Skib blevet beslaglagt. Vi ved ikke, med hvilken Begrundelse eller efter hvilken Rettergang. Vi kan heller ikke faa det at vide uden ad Omveje. Det hele synes vilkaarligt. Skibet var paa Vej til neutral Havn med Fiskevarer. Ogsaa fra Købmandsside peges stadig paa, hvor utilfredsstillende den nuværende Tilstand er og hvor skadelig for Handelen. I Virkeligheden er det os, Mangelen af regelmæssig Forbindelse med Franco-Regeringen gaar ud over. For den er det et Prestigespørgsmaal, for os en Velfærdssag. Der bør gøres noget for at skaffe direkte Forbindelse nu.

I en følgende Artikel skriver Bladet, at en Del af den norske Arbejderpresse angriber den norske Udenrigsminister, idet de paastaar, at han vil anerkende General Francos Regering og angriber samtidig Norges Handels- og Sjøfarts Tidende for at have rejst dette Krav.

Dette beror paa en Misforstaaelse, svarer Bladet. Hvad vi har krævet er, at den norske Regering skulde sende en Mand til Spanien med Fuldmagt til at forhandle med General Francos Regering om norske Interesser. Vi har krævet en faktisk Forbindelse, noget i Lighed med det, Holland fornylig blev enig med Franco om. Flere Stater har allerede en saadan Repræsentation hos General Franco. En saadan Forbindelse er ikke ganske det samme som Anerkendelse de facto. Norske Skibe, norske Søfolk og norsk Forretning behøver til sin Beskyttelse én som kan tale med Franco paa den norske Regerings Vegne. Det er det hele.

Og det er ganske det samme vi fra dansk Side ønsker og gentagne Gange har stillet Krav om.

SUBSIDIEPOLITIK

Statsunderstøttelse i Form af Subsidier til visse Svirksomheder eller hele Erhvervsgræne er jo ikke noget Nyt — men er blevet en stadig mere almindelig Foreteelse i England. Selve Subsidiepolitiken har endda efterhaanden faaet et saadant Omfang der, at Finansministeren, Sir *John Simon*, for kort Tid siden fandt sig foranlediget til i Parlamentet at fremføre, hvad alene de direkte Statsunderstøttelser nu kostede Staten.

Siden den 1. Oktober 1931 til Udgangen af indeværende Budgetaar havde Staten ydet ikke mindre end 55 Mill. Lstr. i Subsidier. Heraf 21,15 Mill. Lstr. til Sukkerroedyrkning, 18,2 Mill. Lstr. til Kreaturavl, 5,8 Mill. Lstr. til Mælkeproduktion, 4 Mill. Lstr. til Søfarten og 3,6 Mill. Lstr. til den civile Flyvning.

Nu skal der altsaa igen, efter alt at dømme, skaffes ny Støtte til Skibsfarten, foruden de mange andre Subsidier, — og til hvad Nytte?

HAVNESTREJKEN I MARSEILLES

Nu havde man troet, at der var ved at blive Orden indadtil i Frankrig saaledes at de farlige og for hele Landets politiske Stilling skæbnesvangre Strejker var blevet skaffet af Vejen gennem Ministerpræsident Daladiers faste Styre. Men helt udrydde Strejker og Uroligheder har han altsaa ikke kunnet. Havnestrejken i Marseilles har i Ugevis været en Kendsgerning, og Havnearbejderne har været meget truende i deres Holdning. Til at begynde med vilde de ikke arbejde Natten før Søndag og efterhaanden naede de dertil, at Natarbejde helt blev forbudt. Da man ikke fra Regeringens Side kan finde sig i disse anar-kiske Forhold kom Strejken.

Ministerpræsident Daladier havde lange Konferencer med Arbejdsminister Ramadier, Havnedirektøren i Marseilles og Krigsministeriets Generalsekretær om de Forholdsregler, der skal træffes af Regeringen til Genoptagelse af Arbejdet i Marseilles Havn. Ramadier udtalte senere, at der blandt de ca. 7000 Havnearbejdere i Marseilles fandtes 2500 Udlændinge, 1500 naturaliserede Franskmand og 1500 indfødte fra Kolonierne. Han haabede ikke, at det vilde vise sig nødvendigt at skride til en »autoritær Løsning«.

Der blev da ogsaa gjort nye Forsøg paa at opnaa en Løsning i Mindelighed af Konflikten. Arbejdsministeren indbød Lederne af Arbejderfagforeningerne til paany at rejse til Paris, hvor der eventuelt vil blive udarbejdet et nyt Forvaltnings-Reglement for Marseilles Havn. Paa den anden Side overvejede man at træffe Forholdsregler til at sikre en normal Løsning af de Skibe, der maatte ankomme til Marseilles, for at undgaa Ødelæggelse af Levnedsmidler.

Havnearbejdernes Beslutning om paa Trods af alt at fortsætte Strejken vakte stort Røre i Offentligheden. Alle ikke kommunistiske Blade krævede øjeblikkelige Tvangsforanstaltninger fra Regeringens Side. Og dem er man formodentlig allerede nu skredet til. Yderst beklageligt er det i alt Fald, at Frankrig i en saa alvorlig Tid som nu skal hemsøges af den Art Forstyrrelser, og for den franske Skibsfart er det i særlig Grad alvorligt.

SUEZ-KANALENS ADMINISTRATION

Spørgsmaalet om Suez Kanalens Administration har snaturligvis spillet en Rolle under de engelsk-italienske Forhandlinger, selvom der ikke i den i sin Tid afsluttede Pagt, der endnu venter paa at blive til Virkelighed, anføres noget herom udover følgende Punkt i sidste Artikel: »De italienske og britiske Regeringer gentager deres Hensigt stadig at respektere og følge de Bestemmelser, som er indgaaet i Konventionen, signeret i Konstantinopel 29. Oktober 1888, som for alle Tider garanterer for alle Lande frit Brug af Suez Kanalen«.

Der har i den senere Tid i Italien været fremsat flere Beklagelser over, at Kanalafgifterne er for høje, og fra italiensk Side gøres det paany gældende, at Italien har Ret til at deltage i Kanalens Administration.

Kanalfagift gennem Suez-Kanalen er — efter en betydelig Reduktion — 10 Guldfrancs for hver voksen Passager og 5 Guldfrancs for hvert Barn under 12 Aar. Endvidere betales 5,75 Guldfr. pr. Ton, naar Baaden er lastet og 2,875 Guldfr. pr. Ton, naar den er i Ballast. Disse meget betydelige Udgifter giver naturligtvis Suezkanalen store Indtægter. De var i

1933 ialt 522,185,000 Frs.

1936 » 555,000,000 »

I 1937 var Nettoindtægten 852,716,488 Frs.

Aktierne i Suezkanalen er fordelt saaledes: 15 pCt. ejes af Comptoir nationale d'escompte i Paris, 10 pCt. af Efterkommerne efter Kanalens Grundlæggere, 20 pCt. af Kanalens Administratorer, hvis Tal er 32,

oprindelig fordelt saaledes: 21 Franskmand, 10 Englændere og 1 Hollænder, men nu forandret til 19 Franskmand, 2 Ægyptere, 10 Englændere og 1 Hollænder. Disse Administratorer faar 400,000 Frs. aarlig. Af de øvrige Aktier er 44 pCt. britisk Statsejendom, og Resten er hovedsagelig i fransk Eje. Kun nogle faa ligger paa italienske Hænder, mens der oprindelig i 1858, da Suez-Selskabet stiftedes, var mange.

Italien, der i 1936 stod som Nr. 2 som Benytter af Kanalen med 6,544,745 NTR. eller 20,2 pCt. af Kanalens Trafik, og stadig i 1937 var det, selv om Procenttallet nu kun var 16 pCt., beklager sig stadig stærkt over ikke at have Andel i Indtægten og Administrationen. Italien vil have en Ændring — og straks — af saavel Tariffer som Fordelingen af Pladserne indenfor Kanalens Administration. Suezkanalen bliver af stadig større Betydning for Italien, og det hævdes nu fra italiensk Side, at man ikke længere vil taale, at de, som administrerer Kanalen, paalægger Afgifter som resulterer i vældige Fortjenester. Og da Betalingen skal foregaa i Guld, er det en Aareladning af særlig alvorlig Karakter, ikke mindst for et valuta-fattigt Land. For hele Italiens Forbindelse med Østafrika og Abessinien er det sikkert at den allerstørste Betydning, at der bliver truffet et andet Arrangement. Og Italien vil ikke vente, kan formodentlig heller ikke, til Koncessionsaftalen bortfalder; det sker nemlig først i 1968, da Kanalen skal overgaa i ægyptisk Eje. Italien vil have Forandringer straks, og det udtales i Bladet »La Stampa« rent ud: Saadanne Foretagender kan ikke ignorere Folkets vitale Krav, gør de det, skabes paa Grund af *force majeure* en Reaktion, som anvender hvilket som helst Midler!

Fra italiensk Side nøjes man saaledes ikke med at haabe, man truer direkte i selve Kanalens 50 Aars Jubilæumsaar, for som nævnt er det 50 Aar siden Konventionen i Konstantinopel blev underskrevet.

EN NORSK SKIBSREDERS ORD

Det 23. nordiske interparlamentariske Delegeretmøde afholdtes forleden i Stockholm i Stadshusets Raadssal. Henimod 100 Delegerede fra de fem nordiske Lande havde indfundet sig, bl. a. flere Medlemmer af de nordiske Landes Regeringer m. fl.

Maaske var der særlig Grund til at mærke Udtalelserne, fremsat af den forhenværende norske Statsminister, Skibsreder *Mowinkel*, der talte om De nordiske Landes Stilling til Neutralitets- og Folkeforbundsproblemet.

De sidste Aars Begivenheder paa det udenrigspolitiske Omraade havde tvunget mange af Folkeforbundets Medlemmer til en ny Orientering i Retning af Selvbestemmelseret vedrørende Neutraliteten. Spørgsmaalet om kollektiv Sikkerhed kunde ikke længere siges at eksistere for Folkeforbundsmedlemmerne i deres Forhold til Folkeforbundet.

Taleren paaberaabte sig en Del Udtalelser, bl. a. af engelske Statsmænd, der tyder paa, at de mægtigste Medlemsstater ikke regner med nogen Forpligtelse med Hensyn til den kollektive Sikkerhed. Vi maa, udtalte han, i denne Situation unægtelig spørge om, hvorledes vi skal stille os i Tilfælde af, at det kommer til Krig mellem de to store Blokke. Grænsen mellem disse Blokke følger nu ikke længere Grænsen mellem Medlemsstater og ikke Medlemsstater. Hvad Norge angaar, har Stortinget enstemmigt besluttet at holde fast ved Neutralitet og Selvbestemmelseret. Forholdet er det samme hos de andre nordiske Lande.

Taleren kom ind paa Udenrigsministermødet i København, hvor de 7 Oslostaters Ret til Neutralitet var blevet drøftet. Den Erklæring, der var vedtaget ved denne Lejlighed, viste, hvor nær de 7 Stater stod hverandre, og at de vilde hævde Retten til Neutralitet, og at de anser Sanktionssystemet for ikke at være obligatorisk for Medlemmerne af Folkeforbundet. De ønsker at bevare deres Stilling i Folkeforbundet, men samtidig fraskriver de sig alle Forpligtelser vedrørende den Del af Pagten, der kan føre dem i Krig.

Vi vil ikke være med i en kommende Krig, sagde Taleren i Slutningen af sit Foredrag. Vil det da kunne

lykkes os ligesom i de fire frygtelige Verdenskrigsaar at holde os udenfor en Stormagtskonflikt? Det kan tænkes, at begge de krigsførende Blokke ogsaa nu kan have Interesse af, at vi er neutrale. Det er en stor politisk Opgave, at vi, dersom en ny Stormagtskrig udbryder, kan bevare vor Neutralitet. Vor Frihed trues paa mange Maader, og det kan man være sikker paa, at kan vi ikke bevare Freden, bliver det vanskeligt at søge at bevare Friheden. Kan vi bevare Freden, kan det betyde meget, ikke blot for os selv, og en saa stærk udtrykt Fredsvilje har stor Betydning ogsaa udenfor vor Grænser.

MARKEDERNE I ØSTEN OG SKIBSFARTEN

Naturligvis har det japanske Kinafelttog givet Anledning til megen Uro i saavel Nederlandsk Indien som Australien. Under en Storkrig vilde de amerikanske Olieforsyninger blive vanskelige at faa, eventuelt helt stoppe, og derfor nærer Hollænderne Frygt for, at Japanerne i saa Fald vil sætte alt ind paa at sikre sig Olie fra Batavia og de nederlandske Besiddelser.

Den hollandske Teori er endvidere den, at den japanske Flaade for at komme til Olien maa sydovert gennem lange og snævre Farvande, som gør Chansen for et effektivt Luftforsvar større. Og da Finanserne ikke tillader Forsvarsudgifter af et Omfang som i andre Lande, indstiller man Olieandets Forsvar fortrinsvis paa Luften. Hollænderne sætter deres Lid til en stor Flaade af tunge Bombenaskiner i Modsætning til før, da de ansaa Flaaden for det bedste og nødvendige. I Dag skrumper Flaaden ind til Torpedobaade, Minelæggere og U-Baade, som skal tjene Forsvaret, mens Bombeflyvere skal være det offensive Vaaben — stærkt nok til at ødelægge enhver Fjende, som trænger ind.

Der er tre Veje ind i Java-Havet. En Angriber fra Nord kan saaledes vælge Passagen mellem Singapore og Borneo, han kunde vælge det 400 Miles lange Macassar-Stræde, og han kunde forsøge de mange Stræder mellem Celebes og Ny-Guinea. De nordlige Øer er nemlig lidet udviklet og deres Forsvar er svagt, medens de store Oliehavne, Tarakan og Balikpapan, befinder sig i denne Zone.

Til at møde et saadant Angreb har Hollandsk Indien dog allerede nu ca. 150 store Bombeflyvere, som anses for at være almindelige Søflyvere overlegne. En fremmed Flaade, som kom op gennem Stræderne, vilde ikke undgaa at møde Forsvarets Bombeflyvere i Løbet af en halv Time. Deres Undervandsbaade — 12 i Antal — deres Minelæggere og 6 Destroyere vilde heller ikke være saa langt borte.

Oliehavnen Tarakan forsvares iøvrigt fra faste Batterier af en lille Garnison. Denne Havn regner Holland eventuelt bliver en Angribers første Maal, og de gør derfor ingen Hemmelighed af, at de hellere vil ødelægge den end lade den falde i en Fjendes Hænder. Det samme gælder Oliehavnen Balikpapan. Til de Formaal har de nylig fuldført et System af Miner, som kan sprænge Oliedepoter i Luften, Rørledninger etc., hvis det bliver nødvendigt.

Hollandsk Indien frygter besynderlig nok en kinesisk Sejr i den nuværende Konflikt næsten lige saa meget som en japansk, tilføjer Korrespondenten. De er nemlig bange for, at Kineserne da vil blive for overmodige og paa-gaaende. Der er for Tiden kun 7000 Japanere i Hollandsk Indien, medens der er ca. 1,200,000 Kinesere, af hvilke ca. 700,000 er født i Kina. Da Kineserflommen blev for stor, blev Indvandringen for nogle Aar siden begrænset til 8000 om Aaret, men selv det er lidt mere end den naturlige Tilvækst i Befolkningen. Og Hollænderne ser derfor med Uro paa, at de gule stadig trænger længere mod Syd.

KAMPEN OM OLIE

Beständig har Olien været Genstand for store Spekulationer, og er det vel nu mere end nogensinde.

England importerer i normale Aar omkring 8 Millioner Tons Olie, hvilket ikke alene betyder en anseelig Byrde for Landets Finanser, men ogsaa kommer til at binde en stor Del af Landets Flaade til Konvojtjeneste under en Krig. De Afstande, som Olien maa transporteres for at komme til England, er desuden meget store og vil blive endnu større, hvis Middelhavet spærres, da Transportskibe fra Iran saa vil blive tvungen til at gaa rundt om Kap Det gode

Haab. Det er derfor naturligt, at England gør store Anstrengelser for at sikre i det mindste en Del af sit Oliebehov indenfor Landet.

Dels oplagres meget store Kvantiteter som en Reserve til de første Maaneder efter en Krigsudbrud. Dernæst har Imperial Chemicals ved Hjælp af rigelige Subsidier anlagt store Fabriker til Udvinning af Olie af Kul — en Raavare, som England jo har i Overmaal. Produktionen har allerede fundet Sted i nogen Tid, og den Olie, der fremstilles, skal være af tilfredsstillende Kvalitet og af ikke ubetydelig Kvantitet, endskønt Omkostningerne endnu er urentabelt høje. Endelig har man i nogle Aar foretaget metodiske Boringer efter Naturolie. Og disse Forsøg er nu for første Gang kronede med Held.

DANSKE INGENIØRER BYGGER BELGRADS NYE HAVN

Løbet af de nærmeste Par Aar vil de to danske Ingeniørfirmaer Kampsax og Højgaard & Schultz have lagt Grunden til det nye Belgrad. Der arbejdes febrilsk i Jugoslavien paa at skabe en virkelig Storby. Belgrad er siden Krigen vokset fra 100.000 til 1/4 Million Indbyggere, og Ingeniør *Kampmann* har nu sluttet Kontrakt med Byen Belgrad om inden Oktober 1940 at forvandle store Arealer ved Byen til den fineste Byggegrund.

Fra Danzig afgik en af Firmaet *J. G. Mouritzens* store Sandsugere — »Sydhavn» — til Belgrad efter for første Gang i Historien at have tilbagelagt Strækningen syd om Spanien gennem Middelhavet, op gennem Dardanellerne og ind i Sortehavet og endelig derfra videre op ad Donau gennem de stærke Strømhvirvler ved »Jernporten» paa Grænsen mellem Rumænien og Jugoslavien, hvor Floden snævrer sig ind i et Virvar af Fald og Skær.

Ved Arbejdets Indvielse, hvor Borgmesteren *Stoyadinovitch*, ved at dreje paa et Haandsving for første Gang satte Pumpen i Funktion, udtalte han sin Beundring for den Dygtighed og Dristighed, dansk Sømandsskab her havde lagt for Dagen.

Det er Ingeniør *K. L. Larsen*, der har Ledelsen af hele Arbejdet. Oppumpningen er kun en Del deraf. Der skal yderligere bygges 900 Meter Kystbeskyttelse og en Kaj paa 400 Meter som Supplement til den store Kaj, Jugoslaverne selv er i Gang med ovre paa den anden Side Floden. Hele Arbejdet kommer til at koste 30 Millioner Dinarer, eller ca. 3 Millioner Kroner.

NORDENS LANDE SOM AFTAGERE

Det maa erkendes, at de nordiske Lande — selv om vi i væsentlig Grad supplerer hinanden, paa forskellige Omraader er Konkurrenter, udtalte Handelsminister Kjørboel paa det interparlamentariske Møde i Stockholm. — En vis Konkurrence mellem Nordens Lande — saa at sige en Kappelstrid indenfor Familien — kan være sund og gavnlige. Men et Samarbejde Erhvervene imellem kan bevirke, at Konkurrencen ikke udarter. Ogsaa naar det gælder Importinteresserne, vil de nordiske Synspunkter i vidt Omfang være sammenfaldende, og det vil kun kunne styrke vor Stilling, naar vi under Handelsforhandlinger kan henvise til, hvad et samlet Norden betyder som Aftager.

Efter at have paavist, at Danmark i særlig Grad blev ramt af de store Landes Selvforsyningspolitik, kom Ministeren ind paa Importreguleringerne.

Disse Importreguleringer har ikke kunnet undgaa at volde visse Vanskeligheder de nordiske Lande imellem, idet en ikke uvæsentlig Del af den samlede skandinaviske Eksport, nemlig 13 pCt., gaar til de nordiske Lande selv. For Danmarks Vedkommende maa det erkendes, at den danske Valutaordning paa forskellige Punkter har været til Ulempe for de øvrige nordiske Lande, selv om man har bestræbt sig for at formindske Ulemperne mest nu-

ligt — og ogsaa har opnaet, at de nordiske Landes procentvise Andel i det danske Marked er forøget med ca. 10 pCt.

Paa Grundlag af den voksende handelspolitiske Forstaaelse skal Fremtidens Handelspolitik mellem Oslo-Staterne føres saavel indadtil som udadtil, fortsatte Ministeren, og der kan ikke være Tvivl om, at Norden ogsaa fremtidig i Samarbejde kan hævde sig i den internationale Handelspolitik. — Samarbejdet mellem de nordiske Lande paa det handelspolitiske Omraade aabner Mulighed saavel for en indbyrdes Bistand som en gensidig Støtte i Forhold til andre Stater.

Det er anført som en Fremtidstanke, at de nordiske Lande efterhaanden kunde komme til at danne et fælles Produktions- og Afsætningsomraade. Tanken, der i sin yderste Konsekvens betyder Dannelsen af en nordisk Toldunion, maa erkendes at være forbundet med store Vanskeligheder, men jeg har dog ikke villet undlade at nævne den.

I denne Forbindelse maa jeg ogsaa berøre den Mulighed, der efter mit Skøn kan være for, at man i videre Udbygning af Oslokonventionen kunde komme over til et mere begrænset Samarbejde paa Toldspørgsmaalets Omraade derigennem, at Landene saa vidt muligt i øget Omfang søger at tage hinandens Interesser i Agt ved Toldbestemmelsers Fastsættelse.

Staar vi sammen, sluttede Minister Kjærboel, og udbygger vi stadigt Samarbejde indadtil og med ligsindede Stater, tror jeg, at vi har en Mulighed for at gøre en Indsats paa den internationale Handelspolitik Omraade.

MEDDELELSER FRA DANSK

Polens Kuleksport i Juli Maaned 1938

De fra Polen i Juli Maaned d. A. eksporterede Kvantaler Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	I 1000 Tons
Østrig	56
Ungarn	3
Czekoslovakiet	8
Tyskland	51
Sverige	245
Norge	41
Danmark	33
Finland	31
Letland	2
Frankrig	133
Belgien	28
Holland	23
Schweiz	9
Italien	121
Jugoslavien	6
Grækenland	16
Afrika	4
Argentina	38
Andre Lande udenfor Europa	6
Bunkerkul	170
	1,024
Danzig	25

Ialt 1.049

Bureau Veritas

Bureau Veritas har udsendt Listen over udgaaede Skibe i Juni. Listen omfatter følgende:

Dampere: Amerikanske 4, Britiske 9, Kinesiske 1, Hollandsk 1, Finsk 1, Franske 2, Tyske 2, Græsk 1, Italiensk 1, Japanske 2, Russisk 1, Spanske 2, Tyrkisk 1, Venezuelansk 1, ialt 29.

Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpe-motor: Britiske 2, Franske 2, Græsk 1, ialt 5.

Sejlskibe: Tysk 1, Portugisisk 1, ialt 2.

Aarsagerne var følgende:

Dampere: 3 forliste, 2 kolliderede, 1 brændte, 11 grundstødte, 12 blev hugget op, ialt 29.

Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpe-motor: Forlist 1, kollideret 1, brændt 1, grundstødt 1, ophugget 1, ialt 5.

Sejlskibe: Forandret 1, Savnet 1, ialt 2.

TONNAGEOPLÆGNINGEN

Den samlede oplagte Tonnage andrager 3,2 Mill. Br. t. eller 4,8 pCt. af den samlede Verdens-tonnage paa 67 Mill. t.

I Danmark udgør Oplægningen 5,2 pCt. (59,000 t. af 1,130,000 t.), i Sverige 9,2, i Norge 7 og i England kun 2,5. De nøjagtige Tal findes i en Oversigt, der er udarbejdet af The Baltic and International Maritime Conference og gjort saa aktuel som det var muligt:

	Dato 1938	Br. Tons	pCt. af Landets Tonnage
Danmark	9. Aug.	58,669	5,2
Estland	8. Aug.	6,741	4
Finland	6. Juli	19,295	3,5
Frankrig	1. Juni	223,000	7,7
Tyskland	1. Juli	42,000	1
Storbritannien ..	1. Juli	443,000	2,5
Grækenland	30. Juni	459,000	24,3
Holland	26. Juli	14,852	0,5
Letland	1. Juni	14,951	7,7
Norge	4. Aug.	323,183	7
Sverige	1. Aug.	143,989	9,2
U.S.A.	1. Juni	1,348,000	11,8
Italien	1. Maj	74,000	2,2
Andre Lande		50,000	0,5
Ialt		3,220,680	4,8

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Fiskeriberetning for Aaret 1937

Fiskeridirektoratet har udsendt sin Fiskeri-Beretning for Aaret 1937, heri ogsaa Fiskeristatistik fra Færøerne.

Det hedder heri bl. a.:

Totaludbyttet af Saltvandsfiskeriet er for Aaret 1937 opgjort til ca. 86,425,000 kg til en Værdi af ca. 39,806,000 Kr., imod 86,833,000 kg og 39,607,000 Kr. i 1936, Udbyttet i 1937 har saaledes væglmæssigt været ca. 1,6 Mill. kg eller ca. 1,8 pCt. større, efter Værdi ca. 0,2 Mill. Kr. eller ca. 0,5 pCt. større end i 1936.

I Forhold til 1936 gav:

Vestkyst- og Nordsøfiskeriet	+ 1,341,810 Kr.
Farvandene indenfor Skagen	÷ 521,000 »
Limfjorden	÷ 258,000 »
Ringkøbing og Nissum Fjorde	÷ 365,000 »

Af Hovedfiskerierne viser Rødspætte-, Kuller og Makrelfangsten Opgang efter Vægt og Værdi, Aalefiskeriet Opgang efter Værdi, medens Silde- og Torskfangsten viser Nedgang saavel efter Vægt som Værdi.

Fiskernes Antal er for 1937 opgjort til 18,877 imod 19,261 i 1936; Antallet af Erhvervsfiskere er dalet med 111. Vejrforholdene var roligere end i 1936, men ogsaa i 1937 har der været Stormperioder, som medførte Forlis og sørgelige Tab af Menneskeliv. Ialt omkom 31 Fiskere i Aarets Løb, deraf fra Esbjerg alene 8 Mand, idet 3 Fartøjer forliste totalt.

Den samlede Fiskeriflaade bestod mod Udgangen af 1937 af ca. 15,350 Fartøjer og Baade; heraf var 5 over 55 Br. Tons, 836 var mellem 55 og 15 og 2,187 mellem 15 og 5 Br. Tons; Resten var alle under 5 Br. Tons. Af Fartøjerne var 6,445 Motorfartøjer.

Der udførtes ca. 55,1 Mill. kg ferske Fiskevarer til en Værdi af ca. 32,8 Mill. Kr. imod ca. 49,7 Mill. kg og 33,6 Mill. Kr. i 1936. Indførslen af Fiskevarer (efter Fradrag af Reexport) er vurderet til ca. 8,3 Mill. Kr.; ca. 4,3 Mill. Kr. heraf repræsenterer Værdien af tilført fersk Fisk, for største Delen landet af svenske Fiskere direkte fra Søen; af Fiskehermetik indførtes til Forbrug for ca. 0,3 Mill. Kr., af Fiskemel og medicin. Tran for ca. 2,5 Mill. Kr.

Redningsdamperne har i Aarets Løb været tilkaldt til Assistance for Kystfiskerne 16 Gange, og der er ved disse Lejligheder ydet Hjælp til 4 Kystbaade; endvidere er der i 54 Tilfælde ydet Hjælp til Fiskerifartøjer paa Grund af Motorhavari, Grundstødning, Isforhold o. lign., ligesom der er deltaget i Eftersøgning efter udeblevne Fiskerifartøjer.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søsætning

Odense Staalskibsværft søsatte i Lørdags Nybygning Nr. 75, et moderne indrettet Fragt- og Passagermotorskib, der er bygget til A. P. Møllers Rederier.

Det nye Skib, der bygges til Lloyd's Klasse, har en

Længde af 435 Fod, Bredden er 56, og Dybgangen paa Last bliver 25,5, medens Lastevnen kommer op paa ca. 8500 Tons d. w. Der indrettes store, praktiske Lasterum, og der bliver specielle Tanke, der kan rumme 2600 Tons vegetabiliske Olier. Skibet forsynes med Dobbeltbund og

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Endnu en Uge uden større Begivenheder paa Fragtmarkedet er forløbet. I Rederkredse slaar man sin Lid til, at August er den egentlige Feriemaaaned i de angelsaksiske Lande, og at den herskende Stillehed delvis maa henføres hertil. Der er sikkert noget sandt heri, og man maa jo haabe, at næste Maaned vil bringe noget mere Kulør paa Markederne.

Om River Plate Markedet er der desværre stadig intet nyt at fortælle. Der sluttet jævnlige Baade derfra, og disse rapporteres officielt som sluttede til Minimalraten, men i London Mæglerkredse fortælles det aabenlyst, at største Delen af de sluttede Baade har maattet acceptere omkring 1/- under det officielle Minimum for at opnaa Last. Ifølge de allersidste Meddelelser er der dog sluttet en enkelt handy Baad til Skandinavien til Minimalraten. Til Destinationer uden for Schedules er Efterspørgslen efter Tonnage begrænset. Fra n.a. San Lorenzo til Japan kan stadig sluttet til 20/-, og en 6,000 Tonner er sluttet fra Bahia til Callao for September Lastning til 14/6d. Endvidere noteres forskellige Hørfro Laster fra Santa Fe til Montreal og New York til Rater omkring 18/-.

Fra Australien har Efterspørgslen i Ugens sidste Del været noget bedre, og adskillige Baade blev sluttet til U.K./Cont. med Option af Far East Destinationer til Minimalraten. Der kan endvidere sluttet direkte fra Sydaustralien til Taku Bar til omkring 18/6d.

De øvrige Kornmarkeder har været meget rolige. St. Lawrence har taget 1 à 2 Baade for September Lastning til Minimalraten, og Befragtingen fra Golfen indskrænker sig til samme Antal Skibe. Fra Sortehavet har Russerne været mindre villige til at slutte, og Rateniveauet ligger følgelig noget svagere, idet der næppe kan faas over 10/3d. Basis Antwerpen/Rotterdam.

Heller ikke om Forholdene paa de øvrige oversøiske Markeder er der noget nyt at fortælle. Fra Nordamerika tilbydes stadig enkelte Laster Scrap Jern saavel til Gdynia, for hvilken Destination der noteres 16/- som til Italien, hvorfor der indikeres \$5.25 for gross terms. Fra Cuba er sluttet Sukker til 14/10¹/₂d. til p.p. U.K., og San Domingo tog en 7,000 Tonner til Casa Blanca til 14/6 Option Marseille til 15/-. Endvidere er sluttet Scrap Jern fra Northern range til Japan til 15/- paa fio Betingelser, hvilket kan gentages. En stor Dieselbaad er sluttet paa nett-

charter U.S. Atlantic/Japan til \$3.10; sidstnævnte Forretning kan ligeledes gentages. Pacifickyst Markedet er en Kende livligere, specielt hvad Transpacific Forretning angaar. Der er sluttet adskillige Baade derfor, men de opnaaede Rater ligger ikke over 20/- per 100 cbft. bale Basis Nordkina. Fra British Columbia indikeres stadig omkring 22/6d. paa fio Basis til U.K. Intercoastal lumber er sluttet til \$11.25.

Østens Markeder er støtte. Soyabønner er sluttet til 26/3d. til Rotterdam eller Hamburg, og Ris fra Saigon indikerer 27/6 Basis Bordeaux/Rotterdam. Det fjerne Østens Markeder er iøvrigt ikke alt for vel forsynet med Tonnage, og selv en ret svag Udvidelse i Behovet skulde medføre en Stigning i Raterne.

De indiske Markeder ligger maaske en Smule roligere. Kerner fra Madraskysten er sidst sluttet til den lidt lavere Rate af 27/9d. for første Halvdel Oktober, og fra Karachi Siden er sluttet til 24/6d. til London eller Hull for September Lastning. Der er stadig nogen Efterspørgsel efter Kul fra Calcutta til Shanghai til omkring 7¹/₂ Rupee paa fio Betingelser.

Forholdene i Europafarten er stadig elendige. Paa Trælastmarkedet er der endnu intet Tegn til at den længe ventede Forandring vil komme, og jo mere vi nærmer os Sæsonens Afslutning, jo ringere bliver Haabet om, at Rederne vil faa noget ud af denne Trade i indeværende Aar. De udgaaende Kulmarkeder er uforandrede hvad Rater til Middelhavet angaar. Til River Plate var Tendensen en Overgang noget fastere, og Tonnage blev sluttet fra Østkysten til Buenos Ayres eller La Plata til 15/-, men i Ugens sidste Del svækkede Befragterne denne Interesse noget, og Værdien er i Dag næppe over 14/3d. Kul fra Østkysten til Danmark ligger omkring 3/10¹/₂d. à 4/- afhængig af Størrelse og Despatch.

Paa Timecharter Markedet har der ogsaa i den forløbne Uge været en Del Forretning, hvoraf skal nævnes: 9,000 Tons Diesel, Levering Singapore for 1 Trip Tilbagelevering Vestindien til 6/-. 12¹/₂ Knobs Dieselbaad blev sluttet Levering U.S.N.H. Tilbagelevering Østen til \$1. Adskillige store Dampere sluttet for Timecharter Trip across Levering saavel U.S.N.H. som Golfen til Rater, der laa omkring \$1.50. I Vestindia Farten er Efterspørgslen svagere. 3,000 Tonner er sluttet paa 2—3 Maaneder til \$1.50.

en Række Tanke til Brændselolie, og det udstyres med alle moderne Hjælpemidler for hurtig Losning og Lading; Spillene bliver elektrisk drevne.

Maskineriet kommer til at bestaa af en dobbeltvirkende Dieselmotor af Burmeister & Wains nyeste Type, der kan udvikle 6000 HK, beregnet til at give Skibet en Fart paa Last af 15 Knob.

Paa Baaddækket, der tillige danner Promenadedæk, indrettes en Række smukt udstyrede Passagerkahytter med Bad, beregnet til ialt 12 Passagerer.

Stabelaflojningen overværedes af Skibsreder A. P. Møller, Medlemmer af Bestyrelserne for Dampskibsselskaberne »Svendborg« og »1912«, Inspektørerne fra Rederiet, Repræsentanter for Lloyd's nogle indbudte Gæster og Værftets Ledelse. Fru Skibsreder Robbert udførte Daabshandlingen, og det nye Skib fik Navnet »Hulda Mærsk«.

Stabelaflojning i Helsingør

Dansk-Fransk Dampskibsselskabs nye Motorskib løb i Lordags af Stabelen fra Helsingør Skibsværft. Skibsrederne A. N. Petersen og Hahn-Petersen fra Rederiet samt Værftets Bestyrelse og Repræsentanter for British Corporation m. fl. overværede Søsætningen.

Det nye Skib, der er et Søsterskib til det paa Naxskov Skibsværft byggede Motorskib »Normandiet«, fik Navnet »Slesvig«. Lastevnen bliver 5750 Ts. d.w. Hovedmaskineriet, der bygges i Helsingør med Licens fra B. & W., bliver to Dieselmotorer paa tilsammen 2100 HK., og Farten paa fuld Last bliver 12 Knob.

Den nye »Slesvig« ventes færdig til Aflevering sidst i

November. Skibet bygges til British Corporations højeste Klasse, og dets Indretning er i alle Henseender praktisk og moderne — store, bekvemme Luger, elektrisk Hjælpe-maskineri, Lossebomme i rigeligt Antal og Formal osv. »Slesvig« bliver Rederiets femte Motorskib.

Ny Overenskomst med Radiotelegrafisterne

Efter Forhandlinger, der har staaet paa siden Foraaret, er Radiotelegrafisterne og Skibsredernes Repræsentanter nu blevet enige om et Overenskomstforslag. Forliget skal forelægges de to Parters Bestyrelser til Godkendelse, og Svaret skal afgives inden 1. September.

Uldhaandskrabber i Fønsbugten

Nogle Lystfiskere fra Gelsted har i Fønsbugten fundet nogle Krabber, som de mener er Uldhaandskrabber! Det er ikke længe siden, at denne berygtede Krabbe blev fundet ved Sønderjyllands Kyst.

»Admiral Karpfanger«

Der er stadig intet Nyt om det tyske Skoleskib »Admiral Karpfanger«, der ikke har været rapporteret siden 1. Marts, og i Mandags steg Reassurancepræmien hos Lloyds til 90 — efter i lang Tid at have været 80.

Konflikt paa italiensk Trawler

Den italienske Trawler »Enrico Gismondi« kom sidste Fredag til Hammerfest for at faa en Kedelskade udbedret og for at faa Bunkerkul. Reparationen af Kedelen var tilendebragt Mandag Aften, men 16 Færing, der var hy-

ret som Fiskere ombord, nægtede at fortsætte med Skibet, før det var besigtiget, da de mente, at Skipperen ikke havde givet Ordre til at udføre alle de Reparationer, som var nødvendige. Resultatet blev, at Mandskabet gik i Land, idet Skipperen nægtede at lade flere Reparationer udføre. Der foreligger iøvrigt modstridende Forklaringer. Skipperen siger, at Folkene gik i Land, medens disse paa deres Side paastaar, at de blev jaget i Land. De forlangte Opgørelse, men dette blev nægtet dem.

De maa nu hjælpes fra Hammerfest paa Statens Regning. Trawleren blev stoppet i Honningsvaag, hvor den var sejlet hen for at hyre nyt Mandskab, og der vil blive krævet deponeret et Beløb til Færingernes Hjemsendelse. De bor nu i Hammerfest paa Rederiets Bekostning. De oplyser, at de faar Betaling pr. Ton og ikke har været hyret for bestemt Tid.

En Redningsbedrift ved Thyborøn

Fredag Nat strandede Thyborøn-Kulteren »Kristine Petrea« ud for Thyborøn By mellem Høfde 57 og 58. Den var paa Vej langs Kysten og var af den voldsomme Blæst blevet slaaet ind paa en af Høfderne og havde derved faaet et stort Hul i den ene Side. Skibet blev snart fyldt med Vand og begyndte at synke.

Imidlertid blev Baaden, hvis Fører var Oscar Winkel Jensen, Langerhuse ved Harboøre, af Brændingen slaaet længere ind mod Land og her laa Skibet og rullede rundt med stor Fare for de ombordværende fire Mand.

Fra Thyborøn bemærkede man Strandingen og satte en Redningsaktion i Gang. En 37-aarig Nordmand, *Ejfred Hulevik* fra Kristianssand, forhyret med en norsk Fiskerbaad, der for Tiden ligger i Thyborøn Havn, udførte nu en Bedrift, idet han svømmede ud til Skibet gennem Brændingen med et Tov og derved reddede de fire Mand paa Kulteren.

Skoleskibet »Danmark«

Vintertogtet vil strække sig over 7 Maaned og gaar bl. a. til Brasilien og Venezuela med Tampa paa Floridas Vestkyst som sidste Anløbshavn.

Skibets Fører bliver som sædvanlig Kaptajn Knud Hansen. Den voksne Besætning bestaar af 16 Mand, og Elevbesætningen er paa 120 Mand.

Skonnert sprunget læk

3-m Skonnert »Inge« af Sejro, Kapt. Jørgensen, har paa Rejse fra Finland til England været ude for alvorlige Vanskeligheder i Nordsøen.

En Del af Lasten blev skyllet over Bord, og Skibet sprang læk, saaledes at Mandskabet i 9 Timer i Træk maalte arbejde ved Pumperne for at holde Skonnerten oven Vand.

Omsider blev »Inge« taget paa Slæb af Esbjergkutteren »Tana« og ført ind til Esbjerg Red, hvor Skaden nu bliver udbedret.

Rorgængerer sov.

Esbjergkutteren »Chr. Muff E 425« blev den 17. Juli sejlet i Sænk af en tysk Trawler i Nordsøen. Den 4 Mands Besætning blev reddet af Trawleren.

I Søforhøret i Esbjerg oplyste Trawlerens Rorgænger, at Skylden var hans, idet han havde blundet nogle Øjeblikke under Vagten.

Belgisk og dansk Lægeerklæring

Ved Sørretten i Svendborg har været behandlet en Sag, som af Fyrbøder Charles Christiansen var anlagt mod Rederiet H. C. Christensen i Marstal. Fyrbøderen havde været forhyret med Rederiets Dampner »Erindring«, og under et Ophold i Antwerpen meddelte han Kaptajnen, at han var uarbejdsdygtig. Kaptajnen lod tilkalde en belgisk Læge, og da denne erklærede, at Fyrbøderen ikke fejlede noget, lod han Fyrbøderen hjemsende paa egen Regning gennem Konsulatet. Straks efter Hjemkomsten lod Christiansen sig undersøge af en dansk Læge, som udstedte Attest for, at Fyrbøderen var uarbejdsdygtig. Christiansen krævede derefter, at Rederiet skulde betale ham ialt 128 Kr. i Erstatning, og Sørretten dømte Rederiet til at betale denne Erstatning.

Ingen Radiotelegrafist paa Dampneren

Af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har der været rejst Tiltale mod Skibsreder G. Schjønnemann og Skibsfører Rs. Fabricius Hansen, Ærø, fordi der ikke var draget Omsorg for, at der var Radiobetjening paa Dampskibet »Nordby«. Skibet havde foretaget Rejser paa Udlandet uden lovløftlig Betjening af Radioen.

Under Afhøring hos Dommer Djørup i Nordre Birk oplyste Skibsreder Schjønnemann, at han havde søgt Dispensation fra Loven, idet han henviste til, at han havde ladet installere et meget dyrt Radiotelefon-Anlæg, som kunde kaldes over Lyngby og Blaavand Radio samt over engelske Stationer, men han havde faaet Afslag. Derefter havde han anskaffet det paabudte Telegraf-Anlæg, men det var

rigtigt, at der i Februar—Marts ikke havde været nogen Radiotelegrafist om Bord.

Ved Dommen blev Skibsreder Schjønnemann idømt en Bøde paa 200 Kr., medens Kapt. Fabricius Hansen fik en Bøde paa 50 Kr.

Den finske Kornflaade fra Australien

Den finske Kornflaade, der i Aar tæller 11 Skibe, er paa Grund af, at de alle paa Udrejsen medførte Ladninger til sydafrikanske Havne, blevet noget forsinket paa Rejsen fra Australien til europæiske Havne.

Af Flaaden har fem naaet europæiske Havne, medens endnu seks Skibe er i Søen mod den engelske Kanal. Om Bord i disse Skibe befinder sig som sædvanlig en Del unge danske Søfolk, der, for at opnaa Sejltilid i Skibe forinden de kan opnaa Certifikat som Skibsofficerer i den danske Handelsmarines Skibe, foretager Rejser som Matroser i disse Skibe.

Det tidligere danske Skoleskib »Viking« kom i Aar som første Skib hjem fra Australien. Dette Skib, der har alleveret sin Ladning i London, er den 22. Juli ankommet til Nystad i Finland. »Pommeren« er den 22. Juli ankommet til Belfast, »Pamir« kom den 30. Juli til Nordenham, »Passat« ankom den 10. August til Hjemstedet Mariehamn paa Ålandsøerne, og »Killoran« er den 24. Juli ankommet til Tyne.

»Archibald Russel« forlod Port Germaine den 10. Maj bestemt til Falmouth for Ordre, »Lawhill« gik den 8. April fra Port Victoria ligeledes for Falmouth. Dette Skib er den 20. August rapporteret paa 38 Gr. 16 Min. nordlig Bredde og 38 Gr. 59 Min. vestlig Længde. »Moskulo« forlod Port Victoria den 25. April, og den er den 21. Juli rapporteret paa 10 Gr. 5 Min. nordlig Br. og 27 Gr. 58 Min. vestlig Lg. »Olivebank« er den 10. Maj sejlet fra Port Victoria med Falmouth for Ordre, »Penang« forlod Port Germaine den 19. Maj. Skibet har derefter den 30. Juni anløbet Otago Harbour for Havari, og det befinder sig nu paa Vej til Falmouth. Endelig har »Winterhude«, der den 5. Marts gik fra Port Germaine til Falmouth, den 12. Juni passeret St. Helena.

Kryolit-Transporterne fra Grønland

Kryolitproduktionen i Minen ved Ivigtut i Grønland har i det forløbne Aar været i fuld Gang. Afskibningerne vil i Aar komme til at dreje sig om i alt 22 Skibsladninger, hvoraf 16 gaar til Danmark, medens 4 sendes til U. S. A. og 2 til Canada.

Kryolit-Mine-Selskabets Dampner »Julius Thomsen« vil ialt komme til at bringe 3 Ladninger. Grønlands Handels Motorskib »Disco« har bragt 2 Ladninger, Pacifics Dampner »Paris« en Ladning, C. K. Hansens Dampner »Lilleborg« har hentet en Ladning, og den er paa Vej med Ladning hertil. Dette Skib skal dog endnu hente 2 Ladninger. Et andet af dette Rederis Skibe »Frederiksborg«, der har bragt en Ladning Salt fra Italien til de grønlandske Kolonier paa Vestkysten, vil sidst i denne Maaned indtage en Ladning Kryolit til København, og Holm & Wonsilds Dampner »Ulrik Holm« vil i alt komme til at bringe 5 Ladninger hertil fra Minen. Den norske Dampner »Borgfred« vil udføre fire Rejser til Staterne, en anden norsk Dampner ventes i Løbet af næste Maaned og i Oktober til Ivigtut for at udføre 2 Rejser.

Østasiatisk Industri og Plantage Kompagni

Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni har udsendt Regnskab og Beretning, hvori det hedder:

Den samlede Bruttofortjeneste inklusive Overførselen fra forrige Regnskabsaar, 3,197,335 Kr. 51 Øre, andrager 6,312,281 Kr. 29 Øre. Efter Fradrag af Administrationsudgifter og Hensættelse til Skatter fremkommer et Netto-Overskud paa 5,547,391 Kr. 91 Øre, hvoraf henlægges 250,000 Kr. til den lovmæssige Reservefond og 250,000 Kr. til en ekstra Reservefond. Af det overskydende foreslaar Bestyrelsen at udbetale 12 pCt. i Dividende til Aktionærerne og overføre 3,207,391 Kr. 91 Øre i ny Regning.

»Research«

»Research« er Navnet paa et højt usædvanligt Skib, der i Øjeblikket er under Bygning paa Philip & Son, Ltd.s Skibsværft i Falmouth. Det bygges udelukkende af Træsamt Aluminium, Bronze og andre umagnetiske Metaller. Selve Skroget konstrueres af Teak Planker med Messing Spanter og forsynes med otte vandtætte Skodder. Kølen og Stævne udføres af Teak og canadisk Klippe-Elm og kobberforhudes. Ankre, Kabellove og Rig fremstilles af Aluminium-Bronze. Hovedmaskineriet bestaar af en 160 HK. Dieselmotor, hovedsagelig bygget af Bronze, idet dog Krankakslerne er af et specielt konstrueret umagnetisk Staal.

»Research« skal søsættes i Februar og ventes færdigt til at gaa paa Tugt i Oktober næste Aar. Det bliver paa 770 Tons d.w. og faar en Fart af 6½ Knob for Motor alene.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

23.8.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	460,00	AMSTERDAM.....	251,70
BERLIN.....	184,20	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	12,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	77,60	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	105,40	PIAAG.....	16,00
ROM.....	24,40	WARSAWA.....	87,00

E

s.s. *E. M. Dalgas* pass. Lizard 18.8. vestg.
s.s. *Ebro* afg. Bona 22.8. til Lissabon.
s.s. *Edu. Nissen* ank. Dakar 13.8.
s.s. *Effe Mærsk* ank. Svendborg 29.7.
m.s. *Egyptian Reefer* pass. Panama 11.8.
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Havre 10.8. til Houston.
s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Antwerpen 13.8.
s.s. *Elisabeth* afg. Skive 18.8. til Gdynia.
s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Ridham Dock 19.8.
s.s. *Ellen* ank. Sundsvall 15.8.
s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 4.6.
s.s. *Else* ank. Kemi 23.8.
s.s. *Emanuel* ank. Preston 19.8.
m.s. *Emilie Mærsk* afg. Ridham Dock 16.8. til Antwerpen.
m.t. *Emma Mærsk* afg. London 11.8.
s.s. *Energi* afg. Zeebrugge 22.8. til Saint John New Brunswick.
s.s. *England*, Stengade, ank. Danzig 22.8.
s.s. *Enigheden* oplagt.
m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. San Francisco til Vancouver 21.8. udg.
s.s. *Erik Boye* afg. Cuba 16.8.
s.s. *Erindring* oplagt.
s.s. *Erna* afg. Frederikshavn 21.8.
s.s. *Ester* ank. Sete 23.8.
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Falmouth 23.8.
s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
s.s. *Estrid* repareres i Helsingør.
m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. San Pedro til Los Angeles 18.8. hjg.

F

m.s. *Fanø* ank. Blankaholm 22.8.
s.s. *Finland* ank. Gdynia 17.8.
m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Suez til Colombo 23.8. udg.
s.s. *Flynderborg* pass. Ushant 22.8.
s.s. *Frankrig* afg. Danzig 17.8. til Rouen.
s.s. *Fredensborg* ank. Aarhus 24.7.
s.s. *Frederiksborg* ank. Julianehaab 18.8.
s.s. *Freja* ank. Kbhvn. 31.7.
s.s. *Frida* ank. New York 20.8.
s.s. *Frode* afg. New York 20.8. til Oslo.
s.s. *Fylla* afg. Mistley 17.8. til Ghent.

G

s.s. *Georgia* afg. Santos 22.8. til Rio de Janeiro.
s.s. *Gerd* ank. Boston 9.8.
s.s. *Gerda* afg. Mantyluoto 22.8.
s.s. *Gerda Toft* afg. Bathurst (Afrika) 21.8.
m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Shanghai 9.8.
s.s. *Gorm* ank. Santos 18.8.
s.s. *Grete* afg. Candia 22.8.
m.s. *Grete Mærsk* afg. Hongkong 18.8. til Manila.
s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
s.s. *Gudena* ank. Riga 17.8.
s.s. *Gudrun* ank. London 7.8.
m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Bilbao 12.8.
m.s. *Gunhild* pass. Prawle Point 19.8. østg.
s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Casablanca 15.8.
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Chefoo 2.7. til Hongkong.
s.s. *Gyda* afg. New York 6.8. til Cardenas.

H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt.
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Esbjerg 20.8.
s.s. *Halfdan* afg. Riga 22.8. til Memel.
s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
s.s. *Hanne* ank. Esbjerg 17.8.
s.s. *Hans*, From, ank. Danzig 24.8.
s.s. *Hans Broge* afg. Koivisto 16.8.
s.s. *Hans Mærsk* afg. Bremen 3.8. til Port William.
s.s. *Harald* ank. Danzig 22.8.
s.s. *Harriet* pass. København 23.8.
s.s. *Helene* ank. Aalborg 19.8.
s.s. *Helga* afg. Habana 22.8.
m.s. *Helvig* afg. Casablanca 9.8. til Alexandria.
m.s. *Henning Mærsk* afg. Le Havre 3.8.
s.s. *Henry Tegner* ank. Swansea 19.8.
m.s. *Herdis* afg. Helsingør 17.8. til Bremen.
s.s. *Hilde* pass. Helsingør 9.8.
s.s. *Hindsholm* ank. Manchester 23.8.
s.s. *Holland* ank. Methil 15.8.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Singapore til Manila 22.8. udg.
s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt.
s.s. *Ingeborg S.* pass. Dungeness 12.8. p. R. t. Oporto.
s.s. *Inger* ank. Aalborg 5.8.
s.s. *Inger Toft* afg. Cardiff 18.8.
s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. 17^o V. L. 19.8.
m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Montevideo 11.8.
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Blyth 22.8.
Blyth 22.8.
s.s. *Ivar* ank. Herøen 22.8.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. København 21.8.
s.s. *Jacob Mærsk* ank. Ridham Dock 17.8.
m.t. *Jane Mærsk* afg. Falmouth 18.8. til Tampico.
m.s. *Java*, Christensen, afg. Genoa til Port Said 23.8. udg.
s.s. *Jenny* afg. Zeebrugge 22.8.
s.s. *Jessie Mærsk* afg. Swansea 30.7.
s.s. *Johanne* ank. Helsingfors 23.8.
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Rhodes 12.8.
s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 24.8. til København.
s.s. *Jonna* pass. Ækvator 17.8.
s.s. *Juliane* ank. Kbhvn. 11.8.
m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. København 21.8.
s.s. *Jutta* ank. Raumo 24.8.
s.s. *Jytte* afg. Aabenraa 13.7. til Danzig.
s.s. *Jegersborg* ank. Gdynia 21.8.

K

s.s. *Karen* ank. Nice 14.8.
s.s. *Karen Toft* afg. San Juan 15.8.
s.s. *Katholm* afg. Swansea 20.8. til Esbjerg og Kbhvn.
s.s. *Kalø*, Brockmann, ank. Wilmington 20.8.
s.s. *Kai*, Friis, oplagt.
m.t. *Katrine Mærsk* afg. Port Said 31.7.
s.s. *Karla* afg. Casablanca 23.8.
s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Skagen 18.8. vestg.
s.s. *Kentucky* ank. København 23.8.
s.s. *Kirsten* afg. Goole 18.8. til Hamburg.
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Cornerbrook 5.8.
s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Mesane 13.8.
s.s. *Knud* ank. Liverpool 19.8.
s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
s.s. *Knud Villemoes* ank. Esbjerg 12.8.
s.s. *Knut* ank. Korsør 15.8.
s.s. *Kongea* afg. London 11.8. til Holbæk.

L

s.s. *Laila* ank. New York 23.8.
m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Hamburg 22.8. udg.
s.s. *Lars Kruse* oplagt.
s.s. *Laura* ank. Izmir 19.8.
m.s. *Leise Mærsk* afg. N. Waterweg 11.8. til Halifax.
s.s. *Lica Mærsk* ank. Cagliari 6.8.
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Kherson 16.8.
s.s. *Lilian* afg. Seaham 22.8.
s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 23.8.
s.s. *Lily* ank. Methil 17.8.
s.s. *Linda* ank. Oporto 23.8.
s.s. *London*, Hansen, ank. København 22.8.
s.s. *Lotte* ank. Immingham 29.7.
s.s. *Lotta* pass. Dungeness 24.8.
m.s. *Louisiana* afg. København 14.8. til River Plate.
m.s. *Lundby* ank. Georgetown 20.8.
s.s. *Lynæs* pass. Poile Point 20.8.

M

m.s. *Marocco* ank. Antwerpen 20.8.
s.s. *M. C. Holm* ank. Savannah 12.8.
s.s. *Magnus* ank. Dunkirk 21.8.
s.s. *Maja* pass. Helsingør 22.8.
m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Finisterre p. R. t. St. Thomas 14.8. udg.
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Dunkerque 23.8.
m.s. *Marchen Mærsk* ank. Cristobal 17.8.
s.s. *Margrete* ank. Boness 18.8.
s.s. *Marianne* ank. Danzig 17.8.
s.s. *Marie Toft* ank. San Juan 9.8.
m.t. *Marie Mærsk* ank. Tampico 31.7.
s.s. *Margit*, Johansen, oplagt.
s.s. *Margrethe* ank. London 22.8. fra København.
s.s. *Marna* afg. Guyaquil 23.8.
s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Bremen 12.8.
s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Yxpila 15.8.
s.s. *Marx* afg. Ayr 18.8. til Pargas.
s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 30.7. til Santos.
s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Methil 17.8. til Newfoundland.
m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Port Said til Marseilles 22.8. hjg.
s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 17.8.
s.s. *Michael Jebsen* afg. Hongkong 21.6. til Swatow.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

N

s.s. *Najaden* ank. Wiborg 22.8.
 s.s. *Nancy* afg. Casablanca 20.8.
 s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Gravesend 22.8.
 s.s. *Nerma* afg. Menton 23.8.
 s.s. *Nevada* afg. Santos 8.8. til St. Vincent.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Karlshamn 13.8.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Yokohama 10.8. til New York.
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.
 s.s. *Niobe* afg. Oran 22.8.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* ank. Rashin 28.7.
 s.s. *Nordborg* pass. Sable Island 22.8.
 s.s. *Nordby* ank. London 9.8.
 m.s. *Norden* ank. Iloilo 1.8.
 m.s. *Nordfarer* afg. Buenos Aires 5.8. til Jacksonville.
 m.s. *Nordhavet* ank. La Plata 30.7.
 m.s. *Nordhval* afg. Port Said 2.8. til Charleston.
 m.s. *Nordkap* pass. 450 M. Ø. for Belle Isl. 12.8. p. R. t. Three Rivers.
 s.s. *Nordlys* pass. 650 M. V. for Valencia 13.8. p. R. t. Queenstown.
 m.s. *Nordpol* afg. Aden 9.8. til Djibouti.
 m.s. *Nordvest* ank. Cristobal 3.8.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Hopewell 21.8. til Newport News.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 23.8.
 s.s. *Olga* afg. Gdynia 17.8. til Kemi.
 m.s. *Olga S.* afg. New York 13.8. til Antwerpen.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Danzig 16.8. til Newfoundland.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. afg. Mackenzie 18.8.
 m.s. *Oregon* afg. Rio 30.7. til København.
 s.s. *Orion* ank. Tuborg 13.8.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Archangel 19.8.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Shields 18.8. til St. Vincent.
 s.s. *Ove Toft* pass. Louisbourg 15.8.

P

m.s. *Panama*, Juul-Christensen, afg. Bangkok til Singapore 23.8. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Archangel 15.8.
 s.s. *Paula* afg. Ekenæs 24.8.
 s.s. *P. Madsen* afg. Dakar 11.8.
 s.s. *P. N. Damm* pass. Skagen 10.8. vestg.
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Aden til Bangkok 21.8. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Manila 8.8.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 s.s. *Pia* pass. Dungeness 23.8.
 s.s. *Polly* afg. Goole 16.8.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Archangel 16.8.

R

s.s. *Randa* ank. Gr. Yarmouth 20.8.
 m.s. *Ranghild* ank. Hull 13.8.
 s.s. *Riga* ank. Frederikshavn 22.8.
 s.s. *Rigmor* ank. Gdynia 17.8.
 s.s. *Rikke* ank. Bremen 26.7.
 s.s. *Rita* afg. København 24.8. til Hamburg.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Kbhvn. 23.4.
 s.s. *Robert* ank. Southampton 14.8.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Antwerpen 2.8. til New York.
 s.s. *Rosenborg* pass. Ushant 21.8.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 23.8. til København.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Sluiskil 30.7.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Amsterdam 11.8.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, pass. Brunsbüttel 21.8. p. R. t. Le Havre.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Vejle 17.8.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Danzig 20.8.

s.s. *Seine* ank. Havre 23.8.
 s.s. *Sejro*, Teilmann-Thomsen, afg. Vejle 22.8.
 s.s. *Selma* ank. Pateniemi 23.8.
 s.s. *Sessa* pass. Christobal 6.8.
 s.s. *Signe* ank. Aalborg 18.8.
 s.s. *Sigrid* afg. Hamina 13.8. til King's Lynn.
 s.s. *Silkeborg* ank. Kbhvn. 30.7.
 s.s. *Skagen* afg. Uleåborg 20.8.
 s.s. *Skagerak* afg. Danzig 17.8. til Boness.
 s.s. *Skandia* afg. Gøteborg 16.8. til Baton Rouge.
 s.s. *Skjold* Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Sleipner* afg. København 23.8. til Gdynia/Danzig.
 s.s. *Skodsborg* afg. Grimsby 22.8.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. London 7.8.
 s.s. *Sonja* solgt.
 s.s. *Sophie* pass. Skagen 14.8.
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen 22.8. til Kolding.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Cardenas 16.8. til Sorel.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Hongkong til Bangkok 22.8. hjg.
 s.s. *Stella* afg. Aabo 24.8.
 s.s. *Stensby* forv. til Cardiff 23.8.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Englewood 18.8.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. København 13.8.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Greenspond, N.F. 16.8.
 s.s. *Svanhild* afg. New Orleans 23.8. til Norfolk, Va.
 s.s. *Svanholm* afg. Algier 18.8. til Alexandria.
 s.s. *Svend Pii* afg. Nyborg 18.8. til Tyne.
 s.s. *Soborg* ank. Kbhvn. 23.7.

T

m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 6.8.
 s.s. *Tanja* ank. London 22.8.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. Dairen 18.8.
 s.s. *Taarnholm* afg. København 22.8. til Manchester.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Menslad 24.8. til Vejle.
 s.s. *Tekla* ank. Kotka 9.8.
 s.s. *Tennessee* ank. København 2.8.
 m.s. *Thyra S.* ank. Helsingør 7.8.
 s.s. *Tomsk* ank. Antwerpen 23.8.
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Hobro 24.8.
 s.s. *Tove* ank. Kbhvn. 10.8.
 s.s. *Tarnsporter* afg. Odense 17.8. til Boness.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Rudkøbing 23.8.
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 23.8. nordover.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Antwerp 24.8.
 m.s. *Tunis* afg. Marseille 22.8. til Genua.
 m.s. *Tureby* forv. til Rio de Janeiro 23.8.

U

s.s. *Ulla* pass. Dungeness 24.8.
 s.s. *Ulrik Holm* i Ivigttut 11.8.
 s.s. *Uranienborg* pass. Hirtshals 20.8.

V

s.s. *Valborg* pass. St. Cath's Pt. 19.8. vestg.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 21.8.
 s.s. *Venus* ank. Demerara 15.8.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Kbhvn. 6.3.
 s.s. *Viborg* afg. Tunis 22.8.
 s.s. *Viola* pass. Skagen 3.8. p. R. t. Tel Aviv.
 s.s. *Virginia* ank. Buenos Aires 19.8.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Capetown 19.8.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Skagen 17.8. vestg.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, fung. Pedersen, afg. Danzig 17.8. til Dieppe.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 23.8. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

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

Aalborg

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKABHOVEDKONTOR: **NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.**PAKHUSE: **ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491**HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491BFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAH** Telephone:
Vinkco 24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

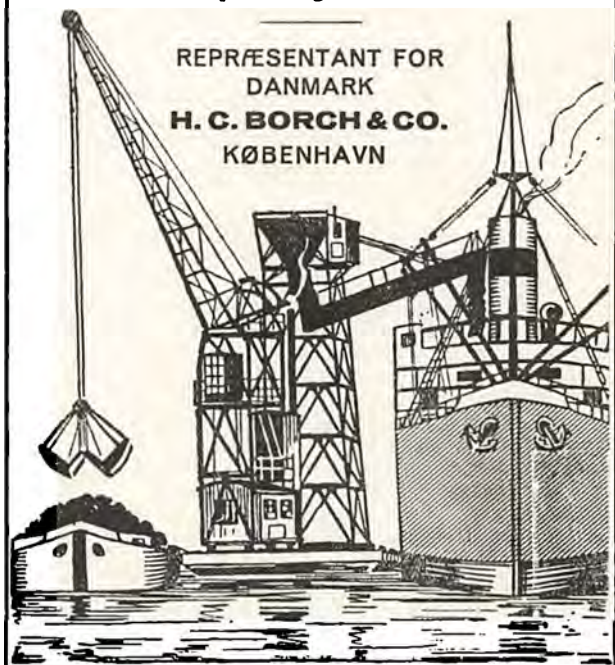
**GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT**

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkulfra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR
DANMARK
H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Manje Graa Patentmaling til udenbords BrugRepræsentant for Danmark:
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn.-K.
Telefon: Central 13778.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 24. August 1938.

Nr. 34.

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

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

I. Østersøen.

2468. Danmark. Bornholm. Oplysning om Sømærkers Plads m. m.

1. Lys- og Fløjtetønden *Ronne* ligger i 28,5 m Vand paa 55° 05' 25" N. 14° 38' 17" E.

2. Sømærket *Trindelen SW.*, hvid Stage med 3 nedadvendte Koste, ligger i 9,0 m Vand paa 55° 05' 41" N. 14° 41' 11" E.

3. Sømærket *Søndre-Rev W.*, rød Stage med 2 opadvendte Koste, ligger i 8,4 m Vand paa 55° 05' 34" N. 14° 41' 13" E.

4. Sømærket *Hasle Rev SW.* paa 55° 11' (16") N. 14° 42' (09") E. er forandret til hvid Stage med Tværtræ.

5. Sømærket *Salthammer Rev*, rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste, ligger i 10,4 m Vand paa 55° 02' 13" N. 15° 09' 11" E.

6. Sømærket *Salthammer Rev*, rød Stage med 1 opadvendt Kost, ligger i 3,6 m Vand paa 55° 01' 48" N. 15° 08' 20" E.

7. De ved Karantænestationen ved *Arnager Rev* udlagte Fortøjtønder paa henholdsvis 55° 02' (52") N. 14° 47' (45") E. og 55° 02' (46") N. 14° 47' (49") E. er ombyttet med sorte Stager.

8. Sømærket *Hadde Rev*, rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost, ligger i 13,2 m Vand paa 55° 04' 29" N. 14° 41' 50" E.

9. Sømærket *Mollebakke*, hvid Stumptønde med 3 nedadvendte Koste, ligger i 15,5 m Vand paa 55° 03' 55" N. 14° 40' 42" E.

10. Sømærket *Snarken (Christiansø)*, hvid Stage med Halmvisk, ligger i 7,4 m Vand paa 55° 19' 05" N. 15° 11' 25" E.

(Kort Nr. 231, 262, 280 og 269. Danske Lods, Side 427, 428, 433, 430, 437 og 439. Havnelods, Side 38. Fyr-Fort. Nr. 499. Søm.-Fort., Side 59, Nr. 4, 5, 6, 12, 13, 14, 15 a, 18, 22 og 23.)

2469. Danmark. Bornholm. Rønne Havn. W.-Enden af Bølgebryderen paa Søndre-Rev. Vinkelfyrs Plads.

Vinkelfyret paa W.-Enden af Bølgebryderen paa *Søndre-Rev* er beliggende paa 55° 05' 42" N. 14° 41' 27" E.

(Kort Nr. 231, 262, 280 og 269. Fyr-Fort. Nr. 504.)

2470. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Neustadt. Dybde aftaget.
(N. f. S. Nr. 33/3482. Berlin 1938.)
Ved Bagbords Side af Farvandet i Indløbet til Havnen har der fra Bagbords Farvandstønde paa $54^{\circ} 05' 35''$ N. $10^{\circ} 48' 46''$ E. til Hovedet af den nye Mole ved den tidligere *Jachtschule* fundet en Tilsanding Sted, saaledes at Dybden flere Steder kun er 3—4 m. En Oprensning vil finde Sted.
2471. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr. Oplysning om Fyrtaarn.
(N. f. S. Nr. 33/3483. Berlin 1938.)
Pelzerhaken Fyrtaarn paa c. $54^{\circ} 05'$ N. $10^{\circ} 52'$ E. er bygget af røde Mursten. Fyrtaarnet vil ikke, som tidligere meddelt, blive malet hvidt; kun Fyrlanteren males hvid.
(E. f. S. Nr. 21/1724 1937.)
2472. Tyskland. Heiligenhafen Fyr. Oplysning om Fyrtaarn.
(N. f. S. Nr. 33/3484. Berlin 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 31/2273 1938 meddeles, at det nye *Heiligenhafen* Fyrtaarn paa c. $54^{\circ} 22'$ N. $11^{\circ} 01'$ E. er bygget af røde Mursten. Fyrtaarnet vil ikke, som tidligere meddelt, blive malet rødt og hvidt, lodret stribet; kun Fyrlanteren males hvid.
(E. f. S. Nr. 31/2273 1938.)

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

2473. Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 33/2395. Stockholm 1938.)
Fyrskibet *Malmö redd* paa c. $55^{\circ} 38'$ N. $12^{\circ} 57'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 28/2065 1938.)
2474. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Vinkelfyr endnu ikke tændt.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 33/2404 1938, Pkt. 1, meddeles, at det hvide, røde og grønne Vinkelfyr paa det N.-lige Molehoved paa c. $55^{\circ} 10',_6$ N. $11^{\circ} 38',_7$ E. endnu ikke er tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 33/2404 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2475. Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt. Als Rev. Sømærkes Plads.
Sømærket *Als Rev*, rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste, ligger i 4,0 m Vand paa $56^{\circ} 44' 13''$ N. $10^{\circ} 22' 10''$ E., c. 700 m E. for 0,5 m Pullen.
(Kort Nr. 260, 247 og 211. Danske Lods, Side 146. Søm.-Fort. Side 22, Nr. 8.)
2476. Danmark. Kattegat. Landdybet. Stensnæs Flak. Sømærkes Plads.
Sømærket *Stensnæs Flak*, rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost, ligger i 5,5 m Vand paa $57^{\circ} 11' 57''$ N. $10^{\circ} 33' 09''$ E., c. 900 m E. for 2,2 m Stenen.
(Kort Nr. 246 og 211. Søm.-Fort. Side 21, Nr. 14.)
2477. Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 33/2367. Stockholm 1938.)
Fyrskibet *Fladen* paa c. $57^{\circ} 13'$ N. $11^{\circ} 51'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 28/2068 1938.)

2478. (P). Danmark. Limfjorden E.-lige Indløb. Hals E.-lige Vinkelfyr forandres. Den 15. September d. A. eller snarest derefter ændres Hals E.-lige Vinkelfyr paa $56^{\circ} 59' (28'')$ N. $10^{\circ} 18' (35'')$ E. fra at vise grønt, hvidt og rødt, fast Lys til at vise grønt, hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 5^s , Lys 3^s , Mørke 2^s .
(Kort Nr. 271 og 259. Danske Lods, Side 489. Havnelods Side 82. Fyr-Fort. Nr. 573.)
2479. (T). Norge. Oslofjord. Svelvik. Nedre Tømmerås Fyr midlertidig forandret.
(B. f. F. Nr. 18. Oslo 1938.)
Nedre Tømmerås Fyr paa c. $59^{\circ} 36',_3$ N. $10^{\circ} 25',_0$ E. viser midlertidigt for et Tidsrum af c. 3—4 Uger rødt, fast Lys.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2480. Norge. Varangerfjord. Ytre Kiberg Fyr flyttes. Tænding af Fyr udsat.
(B. f. F. Nr. 18. Oslo 1938.)
Paa Grund af Arbejder med Flytning af Ytre Kiberg Fyr paa c. $70^{\circ} 17',_2$ N. $30^{\circ} 59',_7$ E. vil Fyret først kunne tændes i Løbet af September d. A.
2481. Norge. Vardøy. Vardøy Havn. Fyr tændt.
(B. f. F. Nr. 18. Oslo 1938.)
Paa østre Moles Hoved i nordre Havn er paa c. $70^{\circ} 22',_6$ N. $31^{\circ} 07'$ E. tændt et nyt Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: $3,5$ Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.
Brændetid: 18. August—18. April.
2482. Norge. Sør-Helgeland. Vega. Sundsvoll Fyr W. Grund.
(E. f. S. Nr. 15/1099. Oslo 1938.)
Et Skib med et Dybgaende af 3 m rapporterer at have rørt Grunden i Nærheden af 7 m Pullen *Lilltaren* paa c. $65^{\circ} 41',_4$ N. $11^{\circ} 46',_6$ E. Den rapporterede Grund ligger sandsynligvis i Sundsvoll Fyrs hvide Lysvinkel.
Stedet vil blive undersøgt.
2483. Norge. Bessaker-Folla. Sætervågen. Oplysning om Fyrs Plads.
(B. f. F. Nr. 18. Oslo 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 33/2427 1938, Pkt. 1, meddeles, at Pladsen for Sætervågen Fyr paa S.-lige Molehoved er $64^{\circ} 23' 42''$ N. $10^{\circ} 29' 14''$ E.
(E. f. S. Nr. 33/2427 1938.)
2484. (T). Norge. Møre og Romsdal. Smøla N. Hopen. Steinsoysundet midlertidig spærret for Trafik.
(B. f. S. Nr. 15/1098. Oslo 1938.)
Steinsoysund er paa Grund af Uddybningsarbejder midlertidig spærret for Trafik.
Steinsoysund: c. $63^{\circ} 28'$ N. $8^{\circ} 07'$ E.
2485. Norge. Rogaland. Boknfjord. Rennesøy N. Tjelmen. Sømærke udlagt.
(E. f. S. Nr. 15/1096. Oslo 1938.)
En sort Stage er udlagt paa $59^{\circ} 09' 54''$ N. $5^{\circ} 39' 15''$ E., 100 m 310° fra $3,5$ m Båen *Tjelmen*.
2486. Holland. Friesche Zeegat. Engelsmanplaat. Fyr atter tændt.
(B. a. Z. Nr. 191/2439. 's-Gravenhage 1938.)
Det røde og hvide, faste Fyr paa c. $53^{\circ} 27',_5$ N. $6^{\circ} 03',_5$ E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 32/2345 1938.)

2487. **Holland. West Scheldo. Vlissingen Red. Oplysning om Vrag og Lystønde.**
(N. t. M. Nr. 1717. London 1938.)
1. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 7,0 m, ligger sunket 0,54 Sm 271° fra *Vlissingen Vinkelfyr*.
2. Lystønden „S. G.“ ligger 0,555 Sm 281° fra det i (1) nævnte Fyr.
Vlissingen Vinkelfyr: c. 51° 26½' N. 3° 34½' E.
2488. **England. East Goodwin Fyrskib genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 1738. London 1938.)
East Goodwin Fyrskib paa c. 51° 13' N. 1° 36' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 11/752 1938.)
2489. **England. Themsen Munding. South Edinburgh Channel. South Shingles Baake atter i Orden.**
(N. t. M. Nr. 1743. London 1938.)
South Shingles Baake paa c. 51° 30' N. 1° 15½' E. er atter forsynet med Stang med Diamanttopbetegnelse.
(E. f. S. Nr. 41/3234 1937.)
2490. **England. Themsen Munding. Maplin Sands. Fyr tændt. Kabel udlagt.**
(N. t. M. Nr. 1693. London 1938.)
1. Paa et 6 m højt Observationstaarn paa *Maplin Sands* paa 51° 34' (30") N. 0° 56' (30") E., 2,45 Sm 96° fra det kendelige Tremmeværkstaarn paa *Foulness Island*, er tændt 2 røde, faste Fyr lodret for hinanden.
2. Et Kabel er udlagt mellem (1) og *Foulness Island* 1,04 Sm 314° fra (1). Sidstnævnte Sted er opført en Kabelbaake.
2491. **England. Humber. New Holland Pier. Taagesignal forandret.**
(N. t. M. Nr. 1740. London 1938.)
Taagesignalet med Klokke paa 53° 42' (30") N. 0° 22' (00") W. er erstattet med et Taagesignal med Nautofon, Et-Stød hver 15^s.
(Se Tillæg.)

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

2492. **(P). Frankrig. Grandcamp. Jetée Est Fyr forandres.**
(A. a. N. Nr. 32/2077. Paris 1938.)
Den 25. August d. A. eller snarest derefter forandres *Jetée Est Fyr* paa c. 49° 23',5 N. 1° 03',0 W. til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 10^s. Synsvide: 12 Sm for hvidt, 10 Sm for rødt og 9 Sm for grønt Lys. Fyret skal lyse, som følger:
- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 70° til 116°. | 4. Hvidt i Pej. fra 205° til 250°. |
| 2. Hvidt i — - 116° - 135°. | 5. Rødt i — - 250° - 70°. |
| 3. Rødt i — - 135° - 205°. | |
2493. **England W.-Kyst. Morecambe Bugt. Hoysham Lake. Lystønde flyttet og forandret.**
(N. t. M. Nr. 1695. London 1938.)
Lystønde No. 1 er flyttet c. 0,5 Sm i Retningen 217° til c. 53° 59' N. 3° 01' W., 1,63 Sm 6° fra *Wyre Fyr*. Fyrkarakteren er forandret til rødt Et-Blink hver 10^s.
2494. **Skotland W.-Kyst. Lewis. Rudh Uisenish. Oprettelse af Taagesignal udsat.**
(N. t. M. Nr. 1724. London 1938.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 31/2288 1938 meddeles, at Oprettelsen af Taagesignalet ved *Rudh Uisenish Fyr* paa c. 57° 56' N. 6° 28' W. er udsat til omkring den 31. Oktober d. A.
(E. f. S. Nr. 31/2288 1938. Kort Nr. 263.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2495. Frankrig. Croisic Anduvning. Piriac Fyr forandret.**
 (A. a. N. Nr. 32/2071. Paris 1938.)
Piriac Fyr paa c. $47^{\circ} 23',_0$ N. $2^{\circ} 32',_7$ W. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 6^s . Synsvidde: 14 Sm for hvidt, 10 Sm for rødt og 9 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:
 1. Rødt i Pejl. fra 66° til 185° . 3. Grønt i Pejl. fra 201° til 224° .
 2. Hvidt i — - 185° - 201° .
- 2496. Frankrig W.-Kyst. Basse de l'Aigle W. Grund.**
 (N. t. M. Nr. 1733. London 1938.)
 En Grund med $6,9$ m Vand er fundet paa c. $46^{\circ} 51'$ N. $2^{\circ} 18'$ W., $8,9$ Sm 23° fra *Ile d'Yeu* Hovedfyr.
- 2497. Marokko. Pointe El Hank Fyr forandret.**
 (A. a. N. Nr. 32/2080. Paris 1938.)
Pointe El Hank Fyr paa c. $33^{\circ} 36',_8$ N. $7^{\circ} 39',_4$ W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , som følger: Blink $0,1^s$, Mørke $2,9^s$, Blink $0,1^s$, Mørke $2,9^s$, Blink $0,1^s$, Mørke $8,9^s$. Lysevnen er i klart Vejr 43 Sm.
- 2498. Nova Scotia. Ship Harbour Anduvning. Grund.**
 (N. t. M. Nr. 31/2171. Washington 1938.)
 En Pulle med $10,9$ m Vand er fundet paa $44^{\circ} 42'$ ($45''$) N. $62^{\circ} 40'$ ($40''$) W.
- 2499. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Sinepuxent Bugt Indløb. Afmærkning forandret.**
 (N. t. M. Nr. 1737. London 1938.)
 Lys- og Fløjtetønden paa c. $38^{\circ} 19'$ N. $75^{\circ} 05'$ W. er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s .
- 2500. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Chesapeake Bugt Anduvning. Bjergningsarbejder. Midlertidig Afmærkning.**
 (N. t. M. Nr. 31/2178. Washington 1938.)
 I Forbindelse med Bjergningsarbejder er der paa $37^{\circ} 23' 30''$ N. $74^{\circ} 41' 25''$ W. midlertidigt udlagt 6 røde Spidstønder.

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

- 2501. Fransk Guyana. Maroni Floden. St. Laurent. Grund.**
 (N. t. M. Nr. 30/2103. Washington 1938.)
 En Grund med $1,37$ m Vand er fundet paa c. $5^{\circ} 30'$ N. $54^{\circ} 01'$ W., c. 365 m 276° fra det røde, faste Fyr paa *Customhouse Pier* ved *St. Laurent*.
- 2502. Brasilien. Rio Pará. Porto de Belom. Luftfyr tændt.**
 (A. a. N. Nr. XIV/76. Rio de Janeiro 1938.)
 Paa c. $1^{\circ} 27'$ S. $48^{\circ} 30'$ W., $1,74$ Sm 28° fra Katedralen, er tændt et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s . Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: c. 70 Sm. Fyret er anbragt paa en Hangar.
- 2503. Brasilien. Bahia da Ilha Grande. Bahia da Ribeira. Maná Skær. Baake opført.**
 (A. a. N. Nr. XIV/75. Rio de Janeiro 1938.)
 Paa Midten af *Maná Skær* paa c. $22^{\circ} 59'$ S. $44^{\circ} 23'$ W. er opført en rødmalet, 3 m høj Baake med Ballon.

- 2504. Brasilien. Victoria Island. Fyrbaake ommalet.**
(N. t. M. Nr. 30/2104. Washington 1938.)
Victoria Island Fyrbaake paa c. 23° 45' S. 45° 00' W. er malet hvid.
- 2505. Chile. Totoral Point W. Urent Vand findes ikke.**
(N. t. M. Nr. 1701. London 1938.)
Det urene Vand, der i Kortet er angivet at findes paa c. 27° 50' S. 71° 25' W., 14,5 Sm 277° fra *Totoral Point*, er forgæves eftersøgt.
- 2506. Peru. Lobos de Afuera Fyr atter normalt.**
(N. t. M. Nr. 30/2105. Washington 1938.)
Lobos de Afuera Fyr paa c. 6° 57' S. 80° 43' W. lyser atter normalt og viser hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 2^s, Mørke 8^s. Synsvidde: 21 Sm. Fyret, der tillige tjener som Luftfyr, er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 2/119 1938.)
- 2507. Panama S.-Kyst. Isla Bona Fyr flyttet.**
(N. t. M. Nr. 32/2253. Washington 1938.)
Isla Bona Fyr er flyttet c. 460 m SE. efter og opstillet paa *Bald Rock Island* paa 8° 34' 14" N. 79° 35' 30" W. Flammens Højde: 51 m. Synsvidde: 19 Sm. Hvidt Taarn. Fyrkarakteren er uforandret. Fyret er synligt i Pejlinger fra 211° til 104½°.
- 2508. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Santa Rosa Island. Oplysning om Fyrbelysning.**
(N. t. M. Nr. 30/2109. Washington 1938.)
1. *Santa Rosa Island South Point* Fyr paa c. 35° 54' N. 120° 07' W. er atter tændt og viser hvidt Et-Blink hver 20^s, Blink 1,2^s, Mørke 18,8^s.
2. Det midlertidige Fyr med hvidt Et-Blink hver 10^s, 66 m 196° fra (1), forbliver indtil videre i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 18/1373 1938.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2509. (T). Italien W.-Kyst. Spezia Bugt. Isolotto del Tino. Forbudt Omraade.**
(N. f. S. Nr. 32/3407. Berlin 1938.)
Mellem Punkterne 1,5 Sm 224° og 1,5 Sm 130° fra *Isolotto del Tino* Fyr, der er beliggende paa c. 44° 02' N. 9° 51' E., er opankret 4 Sæt Tønder, hvorimellem er udsændt Net, samt en Skive, der er afmærket med en Lystønde, som viser hvidt Lys. — Det er indtil videre forbudt at besejle dette Omraade.
- 2510. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Port Baratti. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1720. London 1938.)
Port Baratti Fyr paa c. 43° 00' N. 10° 30' E. er forandret fra at vise grønt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s. Synsvidde: 9 Sm.
- 2511. Italien E.-Kyst. Venedig Bugt. Istria. Orsera Anduvning. Isolotto Galiner Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1721. London 1938.)
Isolotto Galiner Fyr paa c. 45° 09' N. 13° 36' E. er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s. Flammens Højde: 20 m. Rød Tremmeværksbaake. Fyret er formørket mellem Pejlingerne 25° og 49°, 64° og 99° samt 116° og 185°.
(E. f. S. Nr. 18/1377 1938.)
- 2512. Italien E.-Kyst. Triest Bugt. Punta Sottile. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1727. London 1938.)
Punta Sottile Fyr paa c. 45° 36' N. 13° 43' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s.

2513. Tripolis. Libyen. Ras el Tin. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1728. London 1938.)

Flammens Højde i *Ras el Tin* Fyr paa $32^{\circ} 37' (30'')$ N. $23^{\circ} 07' (30'')$ E. er forøget til 55 m og Synsviddien til 18 Sm. En 40 m høj, rødmalet, afstumpet Tremmeværkspyramide.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2514. Madagascar E.-Kyst. Cape East SE. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1735. London 1938.)

En Grund (Koral) med 6,9 m Vand er fundet paa c. $15^{\circ} 25' S.$ $50^{\circ} 34' E.$, 9,6 Sm 144° fra *Cape East* Fyr.

2515. Bengalske Bugt. Birma. Tavoy Floden. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1729. London 1938.)

Paa $13^{\circ} 42' (30'')$ N. $98^{\circ} 12' (00'')$ E., 6,1 Sm 355° fra *Mibya Kyun* eller *Reef Island* Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 4,6 m. Synsvidde: 8 Sm. Staaløjle. Fyret er ubevogtet.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**2516. Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Sint Lucia Bugt. Banda Rev. Lystønde udlagt.**

(B. a. Z. Nr. 184/2356. 's-Gravenhage 1938.)

En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 12^s, Blink 5^s, Mørke 7^s, er udlagt paa $3^{\circ} 49' 33'' N.$ $118^{\circ} 01' 09'' E.$, E. for *Banda Rev.*

2517. Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Koetei Floden. Tanjong Meara Berau. Fyr nedlagt.

(B. a. Z. Nr. 187/2389. 's-Gravenhage 1938.)

Tg. Ma. Berau røde og hvide, faste Fyr paa c. $0^{\circ} 35' S.$ $117^{\circ} 17' E.$ er permanent nedlagt.

XI. Bekendtgørelser m. m.**2518. Danmark. Esbjerg. Havnereglement forandret.**

Under den 17. August d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder med Gyldighed fra den 1. September d. A. at regne foretaget følgende Ændring i „Reglement for Ordens Overholdelse i *Esbjerg* Havn“:

I Afsnittet „Besejlingssignaler“ erstattes Sætningen „Naar der ikke er hejst noget Signal, er Adgangen til Havnen fri“ med:

„Naar intet Signal er hejst, kan Ind- og Udsejling finde Sted, naar der udvises fornøden Agtpaaagivenged, bl. a. under Hensyn til eventuelt modgaaende Fartøjer.“

(E. f. S. Nr. 34/2734 1937. Danske Lods, Side 101. Havne-Lods Side 56, Tillæg Nr. 1, Side 7.)

2519. Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjeneste ophørt.

(N. t. M. Nr. 1734. London 1938.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 9/638 1938 meddeles, at den aarlige Isobservations- og Ispatrouilletjeneste er ophørt.

(E. f. S. Nr. 9/638 1938.)

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 West Coast of India Pilot.
- Tyskland:*
T II. Nachtrag zum Nautischen Funkdienst, Ausgabe 1938.
(Se Tillæg.)

Tillæg.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2520. (T). Danmark. Bovbjerg Fyr. Varierende Lysstyrke.

I Slutningen af August d. A. vil der blive foretaget Forsøg med Lamper ved Bovbjerg Fyr paa 56° 30' 48" N. 8° 07' 23" E. Under Forsøgene vil Fyret vise varierende Lysstyrke, ligesom der vil forekomme enkelte kortvarige Slukninger.
(Fyr-Fort. Nr. 53.)

2521. Danmark. Ringkøbing Fjord. Pram sunket.

En Pram rapporteres at være sunket i c. 1,7 m Vand c. 1000 m fra Land ud for Skjern Aacens Udløb.
c. 55° 55' N. 8° 22' E.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2522. Danmark. Bekendtgørelse om Indførelse af Lodstvang ved Sejlads paa det uddybede Løb gennem Karrebæk Fjord m. m. til Næstved.

Marineministeriet har under den 23. August d. A. udstedt følgende Bekendtgørelse:

»Skibe over 150 Reg. Tons Brutto skal være pligtige til at tage Lods ved Sejlads paa det uddybede Løb gennem Karrebæk Fjord m. m. til Næstved saavel for Indgaaende som for Udgaende.

Undtagne herfra er Skibe, som ejes eller disponeres af Næstved Havn.»

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Oktober d. A.

(Danske Lods, Side 508. Havnelods, Side 156.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet
SKANDINAVIA
Stiftet 1899
Aktiekapital 8. Milliones Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

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

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

**BRONCE
PROPELLER**

fra
**THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON**

Isørigt leveres alle Arter af:

- | | |
|---------------------------|-----------------|
| Skibshjælpemaskiner | Fødevandsfiltre |
| Kulsyre-Ildslukningsanlæg | Evaporatorer |
| Brandalarmeringsanlæg | Armatur |
| Oliefyrringsanlæg | Pumper |
| Staalpropeller | Ventilatorer |
| Oliefiltre | etc. |
| Fødevandsforvarmere | |

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.
ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

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

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR. - ADR.
»BERGSMITHS«

NØRRESUNDBY

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

RANDERS

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1878
Aarhus

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

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

SKIVE

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

TELEFON
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 35

TORS DAG 1. SEPTEMBER 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

TRAMPSKIBSFARTENS UDSIGTER

Hvedepriserne noteres siden August Maanedes Begyndelse afgørende svagere, hvad der til Dels kan føres tilbage til de europæiske Importørers stærke Tilbageholdenhed og i endnu langt højere Grad til de usædvanlig rige Høstresultater i U. S. A. og Kanada. U. S. A.'s Departement of Agriculture anslaaer den samlede Vinterhvedehøst til 688.425.000 bushels, hvilket er ca. 190 Millioner bushels mere end Gennemsnittet i de sidste fem Aar. Foraars-hvedehøsten anslaaer den amerikanske Regering til noget over 267,5 Millioner bushels, overfor den afsluttende Vurdering paa 189 Millioner bushels i forrige Aar.

Hertil kommer, at Kanada, til Trods for Skader paa Hvedehøsten i visse Distrikter, ganske givet kan vente en langt større Hvedehøst end forrige Aar, og at man ogsaa vil bringe den paa Markedet. En yderligere og for Trampskibsfarten meget betydningsfuld Faktor er, at Rusland allerede i Ugevis har bragt betydelige Mængder Hvede frem paa Markedet til konkurrencedygtige Priser. Bemærkelsesværdigt er det desuden, at de russiske Befragtere ikke blot optager Fragter for tidlig Position, men allerede begynder at sikre sig Fragter for November Afladning til de løbende Rater.

For Trampskibsfarten er den Kendsgerning, at Rusland optræder som Storafskiber af Hvede, intet Steds gunstig, for efter alt at dømme vil Hvedetransporten i den nærmeste Fremtid i Hovedsagen indskrænke sig til de tre korteste Veje, nemlig fra Sortehavet, fra Golfen og fra St. Lawrence eller St. Albany. Da samtidig Egenhøsten i mange europæiske Lande er bragt i Lade og kan stilles til Disposition inden længe, kan man selv med den bedste Vilje ikke betegne Udsigterne for Trampskibsfarten som gunstige, især da Raastoftransporterne for Tiden ikke er synderlig omfangsrige og paa ingen Maade kan udligne de svigtende Hvedetransporter. I Betragtning af den usædvanlig tidlige Høst i Kanada, skulde man dog kunne regne med, at den største Del af den nye kanadiske Hvedehøst afskibes endnu i indeværende Aar, og at Trampskibsfarten indtil Skibsfartens Afslutning iaar paa St. Lawrence i denne Fart dog endnu kan opnaa forholdsvis gode Resultater.

FRANSK STØTTE TIL SKIBSFARTEN

Ved en Lov af 9. August 1921 blev der tillagt Handelskibe under fransk Flag en Fortrinsret overfor udenlandske Skibe til at komme i Betragtning ved Udførelsen af Transporter for den franske Stat, Departementer og Kommuner samt andre franske offentlige Institutioner. Ved et Dekret af 30. Oktober 1935 blev denne Fortrinsret afløst af en Eneret for de franske Skibe, idet dog i særlige Tilfælde Undtagelser kunde indrømmes af Ministeren for Handelsflaaden. Ved en Lov af 18. August 1936 blev det yderligere bestemt, at Kul, der fra Udlandet indføres til Frankrig, for mindst 40 pCt.s Vedkommende skal transporteres af franske Skibe.

Disse Bestemmelser er nu blevet indskærpede ved Dekreter af 17. Juni og 4. August.

Ved Dekretet af 17. Juni d. A. tilsigter man at ram-

me visse Omgaaelsesbestræbelser, ligesom det hjemles, at Virksomheder, der arbejder for Forsvaret, eller som har Entrepriser for det Offentlige, ved Dekret kan paalægges Forpligtelse til at benytte Skibe under fransk Flag.

Ved Dekretet af 4. August oprettes der et »Bureau des transports maritimes«, som skal overvaage Udførelsen af de ovennævnte Dekreter og samtidig optræde som Formidler mellem de offentlige Institutioner m. v. og de franske Rederier og Befragtere. Om den Fragt, som de franske Rederier forlanger, hedder det i Art. 14, at den »alt iøvrigt lige, skal være i Overensstemmelse med de udenlandske Fragter«. Overtrædelser af Forpligtelsen til at benytte Skibe under fransk Flag kan straffes med Bøder beløbende sig til fra 10 til 100 pCt. af det Fragtbeløb, hvorom Tilfældet drejer sig.

REKORD-HVEDEHØST

Det anses for sandsynligt, at Europa i Aar vil komme til at indhøste den største Hvedehøst siden Krigen, Aaret 1933 fraregnet, til Trods for at Italien sikkert maa regne med et daarligt Høstresultat.

I Argentina er Udsigterne nu gunstigere end paa mange Aar og saaledes ogsaa i Australien. Den indiske Hvedehøst vurderes i Aar til 430 Mill. bushels mod 390 Mill. i Fjor. Saaledes som Situationen viser sig paa Hvedemarkedet, vil de eksporterende Lande komme til at stille betydeligt mere Hvede til Raadighed end i Fjor, medens Importlandenes Behov turde blive mindre. Hvad særligt det europæiske Importbehov angaar, maa man af Hensyn til den ventede svage italienske Høst maaske regne med en Forøgelse af Totalimporten, thi Italien har kun importeret ubetydeligt af Hvede i Aaret 1937—38. Den engelske Regerings Forsvarsberedskabs-Opkøb af Hvede maa ogsaa lages i Betragtning. Den Tilvækst i Importbehovet, som paa denne Maade vil opstaa, turde dog kunne dækkes af europæiske hvedeeksporterende Lande saasom Rumænien, Ungarn og Jugoslavien.

Det vil sige, at U. S. A., Kanada, Argentina og Australien maa regne med daarligere Eksportudsigter end i 1937—38, samtidig med, at deres Hvedeoplæg bliver betydeligt større. Saafremt Hvedehøsten for den sydlige Halvkugle bliver, som man paa Forhaand har udregnet, vil de fire nævnte Lande komme til at raade over et Eksportoverskud paa 700 Mill. bushels, af hvilket man kan vente at afsætte Halvdelen.

Situationen tegner sig saaledes ret alvorlig for Hvedeeksportørerne.

I forskellige Lande har Regeringerne grebet ind for at regulere Hvedeoverfloden. I De Forenede Stater har man allerede bevilget Laan til Oplagring af Hvede efter samme Principper som Bomuldsaanene.

Dyrkningsarealerne i U. S. A. skal efter »Farm Act« næste Aar begrænses til 65 Mill. Acres mod de 78 Mill., som nu er besaaede med Vaar- og Vinterhvede. Hvorvidt Farmerne imidlertid vil gaa med til disse Begrænsninger, maa Tiden vise. Man nærer ogsaa paa sine Steder Tvivl om, at »Farm Act« med sin komplicerede Opbygning kan bære Byrden af de store Laan, som skal støtte Bomulds- og Brødkornsmarkederne.

I Kanada har Regeringen fikseret en Minimalpris

af 80 Cent pr. bushel, til hvilken Pris Regeringens »Wheat Board« vil komme til at overtage en Del af eller maaske den hele Høst. I Winnipeg noteres Hvede til Oktoberleverance i Øjeblikket i ca. 70 c. Det synes derfor, som om Minimalprisen er sat for højt, og at »Wheat Board« vil paadrage sig et betydeligt Tab. Da der ikke er indført nogen Produktionskontrol, kan det befrygtes, at den kanadiske Understøttelsespolitik kun vil opmuntre til en Forøgelse af Produktionsarealet til næste Aar.

Hvorom alting er, denne Rekordhvedehøst vil næppe komme til at betyde forøget Transport for Skibsfarten, fordi samtidig Importen begrænses, da saa mange Lande møder med stor egen Høst.

IMPORTFORBUDET

Skønt Landbrugsministeren ikke vilde tillægge et Importforbud for Korn større Betydning, kom det alligevel, dog kun omfattende Rug og Hvede. Meddelelsen fra Landbrugsministeriet lyder:

Ved Bekendtgørelse af 26. August 1938 har Landbrugsministeriet fastsat som gældende fra nævnte Dato,

at Ind- og Udførsel af Rug og Hvede — saavel uformalet som formalet — henholdsvis hertil og herfra Landet ikke maa finde Sted, medmindre dertil foreligger Tilladelse fra Statens Kornkontor,

at Indførsel af formalet Rug og Hvede til Menneskeføde dog kan finde Sted i Overensstemmelse med Valutacentralens Bestemmelser, samt

at allerede afsluttede Kontrakter med Udlandet om Ind- og Udførsel af Rug og Hvede — saavel uformalet som formalet — inden 3 Dage fra nævnte Dato skal indsendes til Statens Kornkontor, Chr. IX's Gade 5.

Importtilladelse kan i hvert enkelt Tilfælde gives af Kornkontoret, men Importforbudet iøvrigt er ikke tidsbegrænset.

DE NORDISKE LANDES VAREUDVEKSLING

Forhandlingerne i Helsingfors vedrørende de nordiske Landes Vareudveksling under vanskelige Tilførselsforhold afsluttedes i Fredags. Under Mødet har de Delegerede særligt drøftet Produktionen af Brødkorn og Foderstoffer i Danmark, Finland, Norge og Sverige og Spørgsmaalet vedrørende de nordiske Landes Forsyningsmuligheder. Undersøgelsen af de nordiske Landes Produktion og Behov skal lægges til Grund for en videre Behandling. I dette Øjemed mødes Ekspertter i København i Slutningen af Aaret. Blandt de Spørgsmaal, som Delegationerne har vedtaget at optage paa deres Program, kan nævnes Undersøgelse angaaende Sø- og Landtransporter under vanskelige Tilførselsforhold. Næste Møde skal finde Sted i Stockholm i Marts eller April 1939.

SALLINGSUND-BROEN

Der er altsaa ikke tilstrækkelig mange Broer i Limfjorden — tværtimod, der synes langt igen. Nu skal man lil at tage fat paa Sallingsund-Broen.

Repræsentanter for Thisted Amt, Viborg Amt, Mors og Nykøbing har afholdt et Møde for at tage Stilling til Forundersøgelserne vedrørende en Bro fra Mors til Salling. Der regnes med en samlet Udgift til Bundundersøgelser paa ca. 50,000 Kr., og der foreligger fra Staten Tilsagn om at deltage i Udgifterne ved disse Forundersøgelser med Halvdelen, dog ikke over 25,000 Kr.

Paa Mødet vedtog de Delegerede at indstille til de respektive Raad at overdrage Professor Engelund, København, at foretage Bundundersøgelser indenfor et Beløb af 50,000 Kr., idet man ønsker Skitseprojekter af saavel en Bro med særligt Jernbanespor og Vejbane som en Bro med forsænket Jernbanespor i Vejbanen.

Saa meget kan man dog vist sige med Sikkerhed, at de beskedne Beløb, der foreløbig er afsat, kun vil

blive en yderst ringe Brøkdæl af, hvad Broen vil koste, og endvidere, at naar Broen først er der, er dens Nytte problematisk, men dens Skader aabenbare. Men Folk vil aabenbart ikke lære ud fra selv nok saa mange Erfaringer.

ENGLANDS UDENRIGSHANDEL

Den udenrigske Omsætning er faldet betydeligt igen i Juli. Eksporten er ganske vist ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Lstr. større end i Juni, men i den Forbindelse maa det erindres, at Juli havde en Arbejdsdag mere end Juni. Sammenlignet med Juli Maaned i Fjor, er Eksportværdien gaaet ned med godt 10 Mill. Lstr., eller over 21 pCt. — et kraftigere Fald end i nogen anden Maaned i Aar.

Nedgangen falder ganske særlig paa Tekstiler. Eksporten af Bomuldsgarn og Bomuldsvarer gik 2,42 Mill. Lstr. ned til 4,02 Mill. Lstr., medens der for Uldvarer var Tale om en Nedgang paa $1\frac{1}{4}$ Mill. Lstr. til 2,3 Mill. Lstr. I øvrigt omfatter Nedgangen alle Slags Varer undtagen Maskiner, der viste en Fremgang paa ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Lstr.

Importværdien er ligeledes gaaet ned. Der importeredes i Juli for 73,9 Mill. Lstr., eller $2\frac{1}{2}$ Mill. Lstr. mindre end i Maaneden før, og $11\frac{1}{2}$ Mill. Lstr. mindre end i Juli Maaned i Fjor. Re-Eksporten faldt fra 6,8 Mill. Lstr. i Juli i Fjor til 4,56 Mill. Lstr.

For første Gang siden Ottawa-Overenskomsten har Dominions og Kolonier aftaget mere end Halvdelen af Eksporten fra Storbritannien. 50,3 pCt. gik i første Halvaar af 1938 til Empire-Lande imod $47\frac{1}{2}$ pCt. i den tilsvarende Periode i Fjor. Derimod faldt Englands Indførsel fra Imperiets Lande fra 41,3 til 40,7 pCt. For denne Udvikling har det spillet en Rolle, at Englands Eksport til Danmark ned fra 8,6 til 7,6 1938 steg til 18,4 Mill. Pund Sterling fra 17,1 Mill. Kr. i den tilsvarende Periode i Fjor. Samtidig gik Englands Eksport til Danmark ned fra 8,6 til 7,6 Mill. Pund Sterling.

STAALPRODUKTIONEN I U. S. A.

De amerikanske Staalværks Produktion fortsætter den Stigning, der nu uden Afbrydelse har fundet Sted i to Maaneder. Produktionen er naaet op paa en Kapacitetsudnyttelsesgrad af 42,8 pCt.

Lige siden 1. November 1937, da Produktionen udgjorde 48,6 pCt., har de ugentlige Produktionstal været lavere. Der er imidlertid stadig en stor Forskel fra Produktionen paa samme Tid i Fjor, idet den udgjorde 83,8 pCt. i sidste Uge af August 1937; i denne Forbindelse maa det erindres, at Staalproduktionen forrige Aar blev holdt oppe paa et usædvanligt højt Niveau langt hen paa Sommeren som Følge af de store Ordre til senere Levering, der var afgivet, inden Omslaget i Raavarepriserne indtraadte.

Trods de sidste Maaneders Stigning i Produktionen, er der endnu langt igen inden Staalværkerne har naaet den Grad af Kapacitetsudnyttelse, der anses for at være rentabel. Paa Basis af de nuværende Priser og Lønninger antager man, at Grænsen ligger mellem 50 og 60 pCt.

Det fremhæves indenfor amerikanske Staal kredse, at der ikke finder nogen nævneværdige Opsamling af Lagre Sted hos Staalværkerne, og man venter, at de kommende Maaneder vil vise fortsat Stigning i Produktionen.

»ADMIRAL KARPFANGER« OPGIVET AF AF LLOYDS

Lloyds i London har nu taget det tyske Skoleskib, den firemastede Bark »Admiral Karpfanger« (ex »L'Avenir«) ud af Reassurancemarkedet, hvor Skibet

siden 16. August har været noteret til en Præmie af 90 Guineas pr. 100 Pd. Strl. Skibet blev opført som »overdue« den 23. Juni og noteredes da til en Præmie af 30 Guineas. Præmien er siden stadig steget.

Der er intet hørt fra Skibet i over fem Maaneder. Det afgik kornlastet fra Port Germain i Sydaustralien den 8. Februar paa Rejse til Falmouth for Ordre, og det er sidst rapporteret den 1. Marts, da det befandt sig paa en Position Syd for New Zealand. Siden har dog Norddeich Radio været i Forbindelse med Skibet den 12. Marts, da det anerkendte Modtagelsen af et Radiotelegram, men uden at opgive Position. Maaske er »Admiral Karpfanger« gaaet ned efter Sammenstød med et Isbjerg. Den Tanke, at Skibet kan være i Behold kan vel endnu ikke helt afvises, men Haabet er overmaade svagt. Der var 60 Elever og en Officersbesætning om Bord.

Ikke mindst herhjemme, hvor vi endnu har den store Ulykke, der ramte vort Skoleskib i frisk Erindring, vil man med dyb Medfølelse tænke paa alle dem, der bliver ramt af denne Katastrofe.

DANSK SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING i 1937

Som Helhed har Kaskoforretningen været mindre gunstig ifølge samstemmende Udtalelser fra forskellige Side, men Tal til nærmere Belysning heraf er ikke tilgængelige, idet Selskaberne ikke sonder regnskabsmæssigt mellem Kasko- og Vareforsikring. Sidstnævntes gunstige Forløb skønnes imidlertid at have bød det paa Kaskoforretningens mere negative Resultater, og den almindelige Konjunkturstigning, den øgede Skibsfart og den ved Krigsforholdene i Sydeuropa og Østen fremkaldte ekstraordinære Tonnageefterspørgsel har i Forening givet Præmieindtægten et stærkt Stød frem.

I Følge en Oversigt over 18 danske Selskabers Regnskabsresultater, viser det sig, at Brutto præmien er steget med ca. 20 pCt., nemlig fra 37 til 44 Mill. Kr. Nettomæssigt viser Præmieindtægten en tilsvarende procentmæssig Fremgang, nemlig fra 15,14 til 18,16 Mill. Kr.

Det procentvise Forhold mellem Nettopræmier og betalte Nettoskader viser ved Sammenligning et lille Udsving til Gunst for 1937, nemlig ca. 72 pCt. mod ca. 74 pCt. for 1936. Tager vi imidlertid de til Indtægt og Udgift førte tekniske Reserver med i Betragtning, viser Afkastningen sig næsten nøjagtigt ens for de to nævnte Aar, som følgende Oversigt for Treaaret 1935—37 viser:

	1935	1936	1937
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
Netto-Præmier	15,72	15,85	18,16
Præmie- og Skadesreserver	25,39	24,62	23,19
	41,11	40,47	41,35
Betalte Netto-Skader	12,22	11,78	13,12
Præmie- og Skadesreserver	24,05	24,52	24,10
	36,27	36,30	37,22

Foruden Renteindtægt var der saaledes for 1937 til Bestridelse af Administration og Udbytte til Raadighed et Beløb af 4,13 Mill. Kr. mod 4,17 for 1936.

De danske Forsikrings-Selskaber er varsomme med i deres Driftsberetninger at fremsætte orienterende eller mere generelle Bemærkninger. Man lader Tallene tale. Herfra er der dog et Par Undtagelser. Mest udførlig er »Danske Lloyd«, som i sin Aarsberetning udtaler:

»— Sø- og Transportforsikringsforretningen har nydt godt af Konjunkturstigningen og Aktiviteten indenfor Skibsfarten mere end af Krigsforsikringen, hvis Præmiebeløb ikke er af større Betydning. — — Risiko-

mæssigt har den direkte Forretning ikke været fuldt tilfredsstillende. Dette gælder indenfor Sø- og Transportforsikringen i særlig Grad Kaskoforsikringen.«

UDENLANDSKE TURISTER I DANMARK

Ved Ændringen i Fremmedloven i Lov af 31. Marts 1938 og de i Tilslutning dertil udsendte Bekendtgørelser og Cirkulærer fra Justitsministeriet er tilvejebragt Grundlag for Udarbejdelse af en Turiststatistik ved Samarbejde mellem Politimyndighederne og Det statistiske Departement.

Der indsendes herefter til Departementet fra samtlige Politikredse en Blanket for hver Gang, en Udlænding har haft Logi i den paagældende Politikreds. Blanketten indeholder bl. a. Oplysning om Udlændingens Navn, Adresse, Nationalitet, Dato for seneste Ankomst her til Landet samt Dato for Ankomst og Afrejse fra det paagældende Logi.

For Udlændinge ombord paa udenlandske Turistdampere, der besøger danske Havne, indgaar ikke saadanne Blanketter, men Departementet har siden 1936 modtaget mere summariske Oplysninger fra Havnemyndighederne.

Besøg af udenlandske Turister i Juni 1938.

Tyskland	5,441	22,886
Storbritannien	2,337	7,931
Norge	2,650	10,073
Sverige	10,993	26,615
Island	54	454
Finland	660	2,545
Randstaterne	131	599
Polen	92	419
Holland	517	1,861
Belgien & Luxembourg	95	387
Frankrig	174	529
Italien	92	310
Schweiz	175	889
Czekoslovakiet	274	8,783 ¹⁾
Øvrige Europa	155	934
Europa i alt	23,840	85,215
Kanada	23	204
U. S. A.	1,089	4,925
Meksiko, Mellem- og Sydamerika	63	1,410
Amerika i alt	1,175	6,539
Afrika, Asien og Austr.	88	246
I alt	25,103	92,000

¹⁾ Hovedsagelig Skolebørn.

Ved Tilvejebringelsen og Bearbejdelsen af Materialet til den nu foreliggende Turiststatistik har man i det væsentlige fulgt den Fremgangsmaade, der blev anbefalet i en Beretning, der blev afgivet af Turistforeningens Udvalg for Turiststatistik, i hvilket Udvalg ogsaa Departementet var repræsenteret.

Som Turist betragtes i denne Forbindelse enhver Udlænding, der overnatter her i Landet, enten Overnatningen finder Sted paa Hotel, Pensionat o. l. eller hos Private. Udlændinge, hvis Ophold her i Landet strækker sig over mindst 3 Maaneder, samt Udlændinge med Arbejdstilladelse er dog ikke taget med i Statistikken.

Ved Optællingen af Antallet af udenlandske Turister er man gaaet frem paa den Maade, at man kun har talt hver Person med een Gang under Opholdet her i Landet, nemlig første Gang, der tages Logi; de følgende Gange, den paagældende Udlænding bor paa Hotel o. l. eller hos Private, tælles kun Antallet af Opholdsdage.

I foranstaaende Tabel er meddelt Resultaterne af Turiststatistiken for Juni Maaned 1938, den første Maaned, for hvilken der foreligger Oplysninger fra samtlige Politikredse.

Der har i Juni Maaned været ialt 25,103 udenlandske Turister her i Landet, og de har tilsammen opholdt sig her i 92,000 Dage, heraf 72,000 Dage paa Hoteller o. l. og 20,000 Dage hos Private. Antallet af Opholdsdage fordeler sig med 50,000 i Hovedstaden — næsten alle paa Hoteller o. l. — og 42,000 i Provinsen, hvoraf 24,000 paa Hoteller o. l.

Det gennemsnitlige Antal Opholdsdage har for Juni været 3,7 for samtlige Udlændinge under eet. Det viser, at Opholdene paa Hotel gennemgaaende er langt kortere end hos Private, nemlig 2,3 Dage mod 15,0 Dage.

Fordelingen efter Turisternes Hjemland viser, at der i Juni Maaned var flest Svenskere, nemlig 11,000. Af Tyskere kom 5,400, der i stort Omfang tager Ophold hos Private i Sønderjylland. Baade fra Storbritannien og fra Norge har der i Juni været omkring 2,500 Turister, og godt 1,000 kom fra U. S. A. Af Lande, fra hvilke der kom under 1,000 Turister, skal nævnes Finland med 700 og Holland, hvorfra kom 500 Turister.

Det meget store Antal Opholdsdage for Czekoslovakier skyldes, at der har været Besøg af et Hold sudetertyske Skolebørn fra Czekoslovakiet, der gennem længere Tid har opholdt sig hos Hjemmetyskere i Sønderjylland.

HANDELSFORHOLDET MELLEM AUSTRALIEN OG JAPAN

Efter langvarige Forhandlinger, er der nu mellem Australien og Japan blevet undertegnet en ny Handelsaftale gyldig i eet Aar fra den 1. Juli at regne.

Ifølge den nye Aftale er Japans Forpligtelse til at aflage australsk Uld blevet nedsat fra ca. 533.000

efter den tidligere Aftale til 350.000 til 400.000 Baller aarligt.

Kvotaen for japanske Tekstilvarer forbliver uforandret blot med den Ændring at Varer af Kunstuld (stable fibre piece goods) indbefattes i Kvotaen for Bomulds- og Kunstsilkevarer.

Saaframt Japan aflager mindre end 266.667 plus 100.000 Baller overført fra den foregaaende Periode, er Australien berettiget til at revidere den japanske Tekstilkvota.

Samtidigt med Handelsaftalen, der faktisk kun er af midlertidig Karakter, indtil Japans økonomiske Forhold er blevet afklaret, er der blevet afsluttet en Skibsaf-tale gyldig for to Aar fra 1. Juli d. A. mellem den japanske Skibslinie og »The Eastern and Australian Line«, hvorved en vis Andel af Japans Uldimport gives til Australien nemlig 22½ Procent.

Den japanske Regering vil give Tilladelse til Indførsel af australsk Uld i et Omfang af to Tredjedele af Importen fra alle Lande.

Saaframt Japans samlede Indførsel af Uld overstiger 500.000 Baller er Australien berettiget til tre Fjerdedele af Indførslen udover de 500.000 Baller.

Desuden vil der blive givet Lempelser til Indførsel af de ca. 100.000 Baller, der i de 18 Maaned, der sluttede den 3. Juni d. A. manglede i 600.000 Baller. Den Indførsel, der finder Sted i Henhold hertil, skal ikke lages med i Betragtning, naar Australiens Andel i hele Indførslen fastsættes.

Japans Udførsel til Australien af Bomuldsvarer fastsættes til 51.250.000 Kvadratyards og 51.250.000 Kvadratyards Kunstsilke og Kunstuldvarer (stable fibre piece goods). Desforuden kan som hidtil udenfor Kvotaen indføres »Calico« til Brug ved Fremstillingen af Mel- og andre Sække. Heraf indførtes der sidste Aar fra Japan 15.000.000 Kvadratyards.

I Aftalen gentages Tilsagnet, om at Japan vil nyde godt af den intermediære australske Tarif for de vigtigste Bomulds- og Kunstsilkevarer.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Kuleksporten over Gdynia

Kuleksporten over Gdynia var i Juli 1938 ialt 497,097.5 fordelt paa de enkelte Lande saaledes:

Argentina	18,935
Belgien	29,002
Danmark	25,208
Finland	24,220
Frankrig	23,666
Letland	1,465
Norge	35,697
Sverige	162,340,5
Italien	84,461
Ægypten	12,525
Grækenland	20,463
Holland	39,037
Island	1,472
Tyskland	11,850
Syrien	6,400
Litauen	356
Bunkerkul	102,191

Franske Havneafgifter

Havnen i Boulogne.

Der er under 3. August udsendt følgende Dekret:
Rapport au Président de la République Française.
Paris, le 3 août 1938.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de soumettre à votre haute approbation le projet de décret ci après instituant une taxe spéciale de pilotage dans le port de Boulogne pour assurer le renouvellement du matériel naval de cette station.

La chambre de commerce de Boulogne, qui, au surplus, m'avait saisi directement de la question, et l'assemblée commerciale réglementaire ont donné un avis favorable à l'établissement de cette taxe.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le ministre de la marine marchande,
Louis de Chappedelaine.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre de la marine marchande,
Vu la loi du 28 mars 1928 sur le pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le règlement de pilotage de la station de Boulogne:
Vu l'enquête réglementaire.

Décète:

Art. 1er. — Pour assurer le payement des annuités correspondant à la moitié du prix de construction d'un bateau pilote de la station de Boulogne, les navires soumis aux tarifs contenus dans les articles 10, 11, 12, 13, 16, 17, 19 et 21 du règlement de pilotage de Boulogne payent, jusqu'à complet remboursement, une indemnité d'embarquement fixée comme suit:

Navires entrant dans le port intérieur:
D'une jauge inférieure à 500 tonneaux, 30 fr.
Entre 500 et 1.000 tonneaux, 40 fr.
Entre 1.000 et 2.000 tonneaux, 60 fr.
Entre 2.000 et 3.000 tonneaux, 80 fr.
Au-dessus de 3.000 tonneaux, 100 fr.

Navires faisant leurs opérations dans le port extérieur ou en dehors:

D'une jauge inférieure à 6.000 tonneaux, 75 fr.
Entre 6.000 et 10.000 tonneaux, 100 fr.
Au-dessus de 10.000 tonneaux, 125 fr.

Art. 2. — Le ministre de la marine marchande est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel.

Fait à Vizille, le 3 août 1938.

Albert Lebrun.

Par le Président de la République:
Le ministre de la marine marchande,
Louis de Chappedelaine.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Fragtmarkedet har heller ikke i den forløbne Uge vist noget afgørende Tegn til en Bedring.

River Plate Markedet har vist lidt meer Interesse for Tonnage, og adskillige Baade er sluttet for Ladninger til U.K. Cont. Havne til de officielle Minimalrater. Grunden til den bedre Tendens, der hersker paa River Plate Markedet, er utvivlsomt Indførelsen af Minimalrater fra Golfen, hvilket har bevirket, at River Plate Majs er blevet mere konkurrencedygtigt paa det europæiske Marked, idet Indførelsen af Minimalrater fra Golfen har medført en væsentlig Forhøjelse af Raten for Majs for dette Marked. For Destinationer uden for Minimalrangen er Efterspørgslen begrænset til en enkelt Last fra Bahia til Callao, for hvilken Ordre Befragterne indikerer 14/6d.

Australien har vist nogen større Interesse for Tonnage, og adskillige Baade blev sluttet saavel til U.K., for hvilken Destination der blev betalt Minimalraten, som til Japan/Taku Bar, der betalte omkring 19/6d. Basis 1 Lastehavn. Endvidere sluttedes en 7,000 Tonner fra Victoria til Bombay til 18½6d.

Fra Golfen er Efterspørgslen efter Korn-tonnage praktisk talt forsvundet, hvorimod der er sluttet temmelig mange Skibe for Korn fra Northern range og St. Lawrence til U.K./Cont. til Minimalraten. Sortehavet og Donau har ikke vist Interesse for Korn-tonnage.

De øvrige oversøiske Markeder er i det store hele uforandrede. Fra U.S. Atlantic søges stadig Tonnage til Scrapjern til Gdynia til omkring 16/-, ligesom der er Efterspørgsel efter stor Tonnage paa Netform til Østen til omkring £3.20. Fra Golfen kan der ligeledes placeres Tonnage saavel for Scrapjern til Japan til 15/- paa f.i.o. Betingelser, som paa Netcharter til Japan til omkring £3.20. Endvidere noteres adskillige Laster Svovl til Australien for December/Januar til omkring 18/-. Cuba Sukker er meget rolig, og der sluttedes kun en enkelt Baad, nemlig en norsk 3,500 Tonner til Bordeaux til 18/3d. Befragterne er iøvrigt aabne for Tonnage for 2. Halvdel September/Oktobre Lastning til p.p. U.K. til omkring 14/6d. for 7000/8000 Tons.

Pacifikkystmarkedet er uden større Forandringer. Scrapjern fra Californien til Japan tilbydes til \$3.25,

og for London indikeres £5000 f.i.o. fra Columbia River til Nordkina for 420.000 Chft. Baad. Intercoastal lumber kan stadig sluttet til \$11.25.

Østens Markeder er fastere, specielt for tidlige Positioner. Soyabønner sluttedes sidst til den højre Rate af 28/6d. for September Baad, og samme Rate er betalt for Ris fra Saigon til fransk Atlanterhavshavn for September/Oktobre Lastning. Sukker fra Philippinerne indikerer omkring \$7.- for November til Januar Positioner.

De indiske Markeder er sløtte, og Raten for Kerner fra Madraskysten ligger stadig omkring 28/- maa-ske 28/6d. for Oktober Tonnage. Fra Karachi Siden noteres 2/6d. mindre.

Fra Sydafrika noteres forskellige Kullaster, bl. a. Durban/Manila 8/- fri Losning, Durban/Sabang 6/-, og Durban/Aden er sluttet til 10/-.

Forholdene i Europafarten er i det store hele uforandrede, selvom Tendensen paa enkelte Markeder er en Smule bedre. Udgaende Kul til Middelhavet ligger uforandret omkring 6/- til Port Said eller Alexandria; men Middelhavetehjem ligger en Smule fastere, og for adskillige Forretninger har der været Stigning paa indtil 1/- sammenlignet med Niveauet for 8—14 Dage siden.

Fra Sortehavet har Russerne, som ovenfor nævnt, ikke vist Interesse for Korn, hvorimod de har sluttet en lang Række Baade for general cargo til Nordafrika eller Marseille til 10/6d. paa f.i.o. Betingelser.

Kul fra U.K./Cont. til River Plate ligger svagere, og der kan næppe i Dag opnaas mere end 12/6d. Basis Lower Plate. Kul Østkyst Danmark ligger uforandret paa 3/10½ à 4/- afhængig af Størrelse og Lossehavn. Trælastmarkederne er uforandrede, men det haabes stadig væk, at der vil blive noget bedre Efterspørgsel for den allersidste Del af Sæsonens Vedkommende.

Om Timecharter Markedet er der ikke meget nyt at fortælle. Det er som sædvanlig sluttet adskillige Baade for Timecharter trip across til i det store hele uforandrede Rater. Vestindiamarkedet har kun vist ringe Interesse for Tonnage. Adskillige store Dieselbaade er sluttet til Rater omkring 4/9d. for korte Perioder med Levering og Tilbagelevering denne Side.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

D. F. D. S. nye Levant-Skib

Fra Helsingør Skibsværft var der Fredag Prøvetur med Det Forenede Dampskibs-Selskabs fjerde Nybygning, Motorskibet »Sicilien« til Selskabets Rute paa Middelhavet og Levanten. Ligesom Søsterskibene »Tunis«, »Marocco« og »Algier« er det nye Skib udstyret med en smuk og moderne Passager-Aptering, og de fire Skibe vil nu besøge den allerede stærkt benyttede Rute med Afsejling fra København ca. hver 14. Dag.

Færødamperen »Smiril« kollideret

Trawleren »Osako« fra Grimsby kolliderede Onsdag Aften med Kystdampskibet »Smiril«, der laa ved Kajen i Thorshavn. »Smiril« fik ved Sammenstødet et Hul i Nærheden af Vandlinjen og Dækket delvis forskudt. Skaden er endnu ikke vurderet, men vil næppe kunne repareres paa Færøerne.

Københavns Havnebestyrelse paa Besøg i Gøteborg

Københavns Havnebestyrelse har aflagt Besøg i Gøteborg Fredag og Lørdag og beset Havneanlæg og andre Anlæg af Interesse i den store, smukke svenske By. I Spidsen for den danske Delegation var Overpræsident Bülow. Blandt de andre Deltagere var Overborgmester Viggo Christensen, Havnedirektør Laub, Direktør J. A. Korbjerg, kgl. Kommissarius H. Wahl, Grossererne Rudolph Schmidt og Th. Adler Svanholm, Maskinechef Munck, Havningeniør Mogens Blach, Frihavnsdirektør O. Thielsen o. fl. De

danske Herrer blev modtaget paa det hjerteligste af deres svenske Værter og gennemgik med dem de mange udmærkede Havneanlæg. Der synes navnlig m. H. t. en Fiskerihavn at være noget at lære i Gøteborg for Danskerne.

Hollandsk Trawler overfalder dansk Fiskekutter

Esbjerg-Kutteren »Terje Viken«, der naaede i Havn forleden, har været ude for et Overfald af en hollandsk Trawler.

Kutteren føres af Fiskeskipper Niels Rud. Jensen. Den blev paa Fiskepladsen generet af Hollænderen, der rasede Danskernes Fiskegrejer, og kun med Nød og næppe undgik Esbjerg-Kutteren ved en hurtig Drejning at blive sejlet i Sænk.

Hollænderen vilde arbejde med Trawl paa det Sted, hvor Danskerne laa, og dette er Aarsagen til det pludselige Overfald. Esbjerg-Fiskeren, der har indberettet Sagen til Fiskeridirektoratet, kræver nu Erstatning baade for tabt Arbejdsfortjeneste og for de ødelagte Grejer.

Havnearbejder-Strejken i Marseille

Fagforeningssekretæren for Havnearbejderne i Marseille har overfor Myndighederne erklæret, at de af Arbejdsministeriet fastsatte nye Arbejdsbetingelser ikke var tilfredsstillende. Havnearbejdernes Fagforening har paa en Generalforsamling alligevel vedtaget, at Strejken ikke skal fortsættes, og Arbejdet er genoptaget.

Hollandsk Angreb paa Minimums-Planerne

Det hollandske Blad »Telegraph« skriver om de forskellige Planer, at Trampskibsfartens Krise kan ikke ordnes med Minimumsraler. Hvad er Værdien heraf, naar der intet er at seje med — spørger Bladet.

Planen om en Oplægningspool har mange svage Sider, hedder det videre, idet Lande som Tyskland og Italien, der subsidierer deres Skibsfart, ogsaa har Raad til at betale Kompensationsafgifterne, men næppe vil lægge deres Skibe op. En anden Ting, peger Bladet paa, er, at Rederierne ikke vil blive fristet til at lægge de ældre Skibe op, saa længe de kan faa Oplægningsgodtgørelse. Det vilde være bedre, om Bidragene blev benyttet til at opmuntre til Ophugning.

»Gamma« bjerger norske Fangstmænd

Fra Ekspeditionsskibet »Gamma« er der indløbet følgende Radiotelegram:

Den danske Nordøstgrønlands Ekspeditions Skib »Gamma« observerede paa Vej gennem Dove Bugt, udfor Besselfjord, Nødblus fra to norske Fangstmænd paa Land. Skibet lod en Baad gaa ind til Land og bjergede Mændene ombord. Det var Bjarne Jacobsen og Bjarne Dalsbø, begge af Tromsø. I den kraftige Storm havde de mistet deres Motorbaad og næsten hele deres Udrustning og var afskaaret fra deres Hovedstation ud for Haysstack af Besselfjord. Fangstmændene blev taget ombord og er bleven landsat ved deres Station.

»Gamma« fortsætter sin Hjemrejse sydover.

Svensk Damper strandet ved Japan

Telegrambureauet Domei meddeler fra Hakodate, at den svenske Damper »Fermia« paa Rejse fra Canada til Shanghai er strandet udfor Kap Nozalu i Provinzen Nemuro paa Øen Hokaido. Skibet udsender Nødsignaler. Skibet er læk, men Besætningen i god Behold.

Ny Mundeling Bedrift

En kendt helsingørsk Sportsmand, tidligere Formand for Helsingørs Idrætsforening, Maler *Ludvig Bertram*, styrtede i Lørdags fra 7 Meters Højde ned i Helsingørs nye Dok. En anden Maler, *Georg Olsen*, der stod nogle Meter længere nede, greb Bertram i Farten, men kunde ikke holde ham. Imidlertid blev Farten stærkt afhødet, og Maler Bertram kunde rejse sig op ved egen Hjælp, da han var havnet i Dokkens Bund. Han kørtes til Øresundshospitalet, hvor det viste sig, at han var sluppet med overfladiske Skrammer.

»Georg Stage« i Havn

Skoleskibet »Georg Stage«, der i nogle Dage har ligget for Anker ud for Bellevue, var Fredag paa Præsentations-Sejlad i Sundet. I Overværelse af Bestyrelsens Medlemmer aflagde Eleverne Prøver i den praktiske og teoretiske Sømandskundskab, de har erhvervet sig i Løbet af Sommeren. Mandag gik Skoleskibet ind paa Københavns Inderred, og Tirsdag afmønstredes de 42 Elever, der skal paa Vintertogt med Statsskoleskibet »Danmark«.

Onsdag var Elevforeningen »Georg Stages Dreng« om Bord for at se paa Skibet, og derefter gik det ind i Flaadens Leje for at rigge af og lægge op.

Danske Kuttere til Venezuela

I Foraaret bestilte Venezuela gennem Gesandtskabet i København 3 moderne danske Storkuttere. Den første af disse søsattes Onsdag fra Brødrene Nippers Værft i Skagen. Den bærer Navnet »La Pinta«, og dens Hjemsted bliver Cumuna. Kutteren er forsynet med en 100 HK. Alphasmotor, Køleanlæg, elektrisk Lys og kombineret Trawl- og Vaandspil. »La Pinta« er nu afgaaet til Gøteborg, hvorefter den pr. Dampør videresendes. Alene Fragten andrager 16,000 Kr.

Oplægningen hæmmer Uddannelsen

Den senere Tids voksende Oplægning af danske Skibe har fremkaldt en ny Misère i Skibsbefalingsmændenes Uddannelse. Tidligere var det Navigatørerne, der havde svært ved at fremskaffe den af Loven fasisatte Sejlskibstid, som fordredes forinden Styrmandsbeviset kunde udfærdiges. Dette er nu afhjælpet med Statsskoleskibet »Danmark« og Rederiet »Vesterhavets« Skoleskib »Fanø« — samme Rederi agter iøvrigt at bygge et Skoleskib til i Lighed med »Fanø« — men samtidig er Lovens Krav om Sejlskibstid ogsaa sat betydelig ned.

Nu er det derimod Maskinassistenterne, der har Vanskeligheder. Loven fordrer 3 Maaneders Sejlad som Fyrbøder samt 2 Aars Assistenttid — heraf eet Aar i Dampskib — forinden Mesterpapirerne kan løses.

Da det udelukkende er Dampskibe, der udgør det store Oplæggertal, medens de nyere, mere moderne Motorskibe stadig holdes i Fart, er det uhyre vanskeligt for de unge

Maskinister at skaffe sig Hyre som Fyrbøder eller Assistent i et Dampskib.

Særlig for Maskinassistenterne i de store Motorskibsdredier er det ikke morsomt stadig at have 15 Maaneders Dampertid til gode, forinden de kan faa udfærdiget deres Maskinmestercertifikat. Det kan endog betyde en Forsinkelse i deres Avancement til Mester — Assistentpladserne i Dampskibene er kun faa, og Arbejdsledigheden blandt Søfyrbøderne gør det næsten umuligt at skaffe de 3 Maaneders Fyrbødersejlad.

Prøvetur

Torsdag fandt en Prøvetur Sted i Sundet med Burmeister & Wains Nybygning Nr. 635, Dieselmotorskibet »Barfleur«.

Skibet er bygget til Compagnie Generale d'Armements Maritimes S. A., Paris. Det er bygget til højeste Klasse i Bureau Veritas, og er bestemt til Transport af Frugtt i isolerede og luftkølede Lastrum.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 315' — 0" × 45' — 6" × 28' — 10" til øverste Dæk, og Bæreevnen er ca. 2425 Tons.

Det er forsynet med en to-takts, enkeltvirkende Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wain's Type, der udvikler ca. 3950 I.H.K. ved 160 Omdrejninger pr. Minut. Alt Dæksmaskineri og Kølemaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Commandant Henry, Direktør for Rederiet, Konsul Jean le Forestier, Messieurs Dompiere d'Hormoy og E. Maillard, Repræsentanter for henholdsvis Compagnie Générale Transatlantique og Air France i København, Skibsrederne Sigurd Herlofson og Gunnar Hvaltum, Oslo, Skibsreder Knud Lauritzen, København, Ingeniør G. Scherffenberg fra Bureau Veritas, samt Burmeister & Wains Direktion.

En drivende Mine fundet

I Onsdags Aftes er en eftersøgt Mine blevet fundet i Bugten udfor Munkerup ved Dronningemølle. Man opdagede fra Land Minen, der laa og vuggede i Vand-skorpen ca. 5 Meter ude. Der blev omgaaende sendt Meddelelse til Marineministeriet om Fundet, og et Mine-sprængningshold blev afsendt til Stedet.

Marineministeriet meddelte senere: Den ved Munkerup inddrevne Mine viser sig at være en dansk, uladt Øvelsesmine.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Juli Maaned 1938

Danske	2,074	456,076
Svenske	416	95,538
Norske	30	53,444
Tyske	114	36,732
Engelske	42	156,173
Franske	1	956
Finske	29	26,164
Hollandske	26	24,138
Lettlandske	3	4,399
Estlandske	14	6,430
Islandske	4	3,664
Amerikanske	7	21,988
Græske	1	2,863
Italienske	1	3,173
Polske	7	39,540
Panamaske	2	5,979
Ialt	2,771	937,257

Helsingør Skibsværft 10 pCt.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri har udsendt Regnskabs-Meddelelse, der omhandler Perioden 1. Juli 1937—30. Juni 1938, og lyder:

Paa et i Dag i A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af det forløbne Driftsaars Netto-Overskud, som efter Afskrivninger til et Beløb af 400,000 Kr. samt Henlæggelser af 100,000 Kr. til løbende Garantier og 150,000 til Skatter udgør 707,611 Kr. 02 Øre, udbetales 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 420,000 Kr. og til Tantiémér 21,000 Kr. samt henlægges 250,000 Kr. til Dispositions-fonden, hvorefter Resten 16,611 Kr. 02 Øre overføres til næste Aars Regnskab.

Sammenlignet med sidste Aar er Afskrivninger forøget med 50,000 Kr. og Henlæggelse til Skatter med 100,000 Kr., men alligevel er Netto-Overskudet, som 1934/35 til 1935/36 steg fra 403,000 til 586,000 Kr. og 1936/37 voksede til 705,000 Kr., yderligere forøget en Kende til 708,000 Kr. Selskabet kan derfor atter i Aar — som de to foregaaende Aar — give 10 pCt. i Udbytte, og Dispositions-fonden forøges til 650,000 Kroner. Ved Siden af denne har Selskabet Reserver til et Beløb af 4,2 Millioner Kroner, svarende til Aktiekapitalens Størrelse.

Fiskerihavn i Tisvildeleje

Efter at Trafikministeriet havde afvist den for et Aars-tid siden rejste Plan om Anlæg af en Trafikhavn i Tisvildeleje, har den stedlige Fiskeriforening i nogen Tid arbejdet med et Projekt om en Fiskerihavn.

Efter Indbydelse af Fiskeriforeningen aflagde Statsminister Stauning, Trafikminister Fisker, Landbrugsminister Bording og Dansk Fiskeriforenings Formand, Landslingsmand M. C. Jensen, forleden Besøg i Tisvildeleje for at bese de lokale Forhold. Efter at Fiskeriforeningens Formand, P. Gudmann Pedersen, havde skitseret Planerne for Ministrene, erklærede disse, at de meget vel indsaa Nødvendigheden af Oprettelse af en Fiskerihavn, men fremhævede, at en saadan Plans Løsning var afhængig af, at Egnens Befolkning ydede et betydeligt Tilskud.

Ingeniørfirmaet Stürup & Prosch Jensen skal nu udarbejde Planer for en Fiskerihavn.

Fiskeriet fra Esbjerg

Af en netop udkommet Statistik over Fiskeriet fra Esbjerg i 1937 fremgaar det, at der ialt blev indbragt 12,128,322 kg Fisk til Esbjerg til en samlet Værdi af godt 7,5 Mill. Kr. De tilsvarende Tal for 1936 var 11,9 Mill. kg Fiske til en Værdi af 8 Mill. Kr. Til Trods for større Fiskemængde i 1937 er Indtægterne altsaa ca. ½ Mill. Kr. mindre end i 1936.

Rødspættefiskeriet er stadig det fremherskende, men Fremgangen i Fiskemængden falder hovedsagelig paa Skærsing, Torsk og Kuller.

Gdynia-Amerika-Linjens nye Skib

Gdynia—Amerika-Linjens store nye Fragt- og Passager-skib »Sobieski« søsattes forleden fra Swan, Hunter & Wighams Værft i Walker on Tync. Madame Wanda Sokolowska, der er gift med den polske Viceminister for Industri og Handel, foretog Daaben.

Skibet, der faar Plads til 1200 Passagerer, kommer til at sejle mellem Gdynia og Sydamerika. Det er udstyret med alle tænkelige moderne Indretninger, automatisk Telefonanlæg, Trykkeri, Kiosker, Biograf o. s. v., og Maskinerne bestaar af 2 Sæt Burmister & Wains totakts dobbeltvirkende Motorer.

Som bekendt bygger Nakskov Skibsværft et Søsterskib til »Sobieski«. Det vil faa Navnet »Chrobry«, og det søsættes i Begyndelsen af næste Aar, saaledes at begge Skibe vil kunne indsættes paa deres Rute inden Udgangen af 1939.

POSITIONSLISTE PR. 30. AUGUST 1938**A**

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 18.3.
 s.s. *Aaro* ank. N. Waterweg 25.8.
 s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Garston 27.8.
 s.s. *Aase* afg. Algiers 24.8. til London.
 m.t. *Aase Mærsk* afg. Port Arthur 12.8.
 s.s. *Absalon* ank. Kbhvn. 24.8.
 m.s. *African Reefer* ank. Seattle 29.8.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Haifa 24.8. til Rotterdam hjg.
 s.s. *Agnete* ank. Kbhvn. 6.8.
 s.s. *Agnete Mærsk* afg. Swansea 17.8.
 s.s. *Alabama* afg. Bahia Blanca 26.8. til Madeira.
 s.s. *Alfa* ank. Honfleur 30.8.
 s.s. *Alf* afg. Nantes 23.8. til Burntisland.
 s.s. *Algarve* afg. Antwerpen 24.8. til Algier.
 m.s. *Algier* ank. Nørresundby 29.8.
 m.s. *Almena* afg. New York 18.8. til Azua.
 m.s. *Alsia*, Borch, afg. Colombo 31.8. til Aden hjg.
 s.s. *Alsund*, Hansen, ank. Reni 22.8.
 m.s. *American Reefer* pass. Cap Verde 29.8.
 m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Kbhvn. 18.8.
 m.s. *Anglo Mærsk* afg. Buenos Aires 17.8. til Curacao.
 m.s. *Anna Mærsk* ank. New York 11.8.
 s.s. *Anna* afg. Licata 29.8.
 m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Tsingtao 30.8. hjg.
 s.s. *Anne* ank. Bordeaux 22.8.
 s.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 2.8. til Kbhvn.
 s.s. *Arizona* afg. Esbjerg 3.8. til River Plate.
 s.s. *Arnold Mærsk* ank. Famagusta 18.8.
 m.s. *Asia*, Frederiksen, pass. Skagen 31.8. p. R. t. Capetown udg.
 s.s. *Aslaug* pass. Gibraltar 17.8. p. R. t. Alexandria.
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Liverpool 20.8.
 m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. 53° N. 40° W. 22.8. p. R. t. New York.
 s.s. *Askø*, Hansen, afg. Danzig 28.8.
 s.s. *Astra* ank. Newcastle-on-Tyne 21.8.
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Trenton 23.8.
 m.s. *Asnæs* pass. Hammershus 30.8.
 m.s. *Australian Reefer* afg. Liverpool 30.8.

PERSONALIA**50 Aar**

Den 8. September fylder Fører i Ove Skous Rederi Kaptajn P. Bom 50 Aar. Kaptajn Bom er Fører af S/S »Hanne«.

Fører i Dampskibsselskabet »Torm«, Kaptajn Johs. Koch, fylder den 12. September 50 Aar. Kaptajn Koch er Fører af S/S »Herdis«.

Dødsfald

Direktør Chr. Ørnberg, A/S Thomas B. Thriges Fabrik i Odense er død, 59 Aar gl. Efter Direktør Thriges Død for nogle Maaneder siden var det ham, der var den øverste Leder og bl. a. var han Formand for Thomas B. Thriges Fond. Indenfor Jernindustrien beklædte Direktør Ørnberg flere betydningsfulde Tillidshverv.

Assuranceekspert i Firmaet Grøn & Witzke, Kaptajn I. Fr. Gabe er død, 65 Aar gl.

Kaptajn Gabe kom som ung til Søs som frivillig Lærling i Marinen. Efter at have taget Styrmandseksamen kom han i Ø. K.s Tjeneste og blev tidligt Skibsfører. Han blev saaledes Kaptajn paa »Selandia«, og dette historiske Skibs første Fører paa Rejsen til Østen i 1912. Efter flere Rejser med »Selandia« gik Kaptajn Gabe i 1914 i Land og overtog Stillingen som Assuranceekspert hos Grøn & Witzke, en Stilling han siden hen bekljødte og som førte ham vidt omkring i Verden.

En gammel Christianshavner, flv. Skibsfører og Grosserer Th. Folkmann, er i en Alder af 83 Aar afgaaet ved Døden.

Kaptajn Folkman var født paa Christianshavn i den gamle, fredede Bygning »Det gamle Raadhuse«, og han vedblev at være en trofast, meget lokalpatriotisk Christianshavner hele sit Liv; han døde i sin Ejendom Ankerhus, som han omkring Aarhundredskiftet lod opføre paa Tomterne af fire gamle Huse paa Hjørnet af Torvet og Dronningensgade.

Han sejlede i sin Ungdom til Søs, deraf mange Aar som Skibsfører. I 1886 gik han i Land og stiftede Import- og Eksportfirmaet Bertelsen & Folkmann, som blev ophævet 1907. Fra 1908 til 1932 var han Havarieekspert ved Sø- og Handelsretten. I mange Aar var han Revisor i Skibsførerforeningen og senere i Skipperforeningen, og han sad i 30 Aar i Bestyrelsen for Christianshavns Grundejerforening.

m.s. *Australien*, Hansen, ank. Nakskov 25.8.
 s.s. *Avance* oplagt.

B

s.s. *Belgien* afg. Rouen 24.8.
 m.t. *Bente Mærsk* pass. Gibraltar 25.8. østg.
 s.s. *Bergenhus* afg. Bergen 29.8. for nordg.
 s.s. *Bertha* pass. Skagen 21.8.
 s.s. *Bes* pass. Brunsbüttel 21.8.
 s.s. *Betta* ank. San Juan 31.8.
 s.s. *Betty Mærsk* ank. Cardenas 11.8.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Antwerp 30.8.
 s.s. *Birgitte* ank. London 18.8.
 s.s. *Birte*, Rasmussen, oplagt
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Kbhvn. 20.8.
 m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Bangkok 26.8. udg.
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Bordeaux 20.8.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Methil 30.8.
 s.s. *Brasilien* ank. Buenos Aires 28.8.
 m.s. *Brazilian Reefer* ank. London 27.8.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Buenos Aires 24.8. til Avonmouth.
 s.s. *Britta* ank. Caen 29.8.
 s.s. *Broholm* afg. Dikili 25.8. til Oran.
 s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Hamburg 28.8. til Frederikshavn.
 s.s. *Brynhild* afg. Kbhvn. 29.8. til Neufahrwasser.

C

m.s. *California* ank. Kalmar 26.8.
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Christobal 30.8. til Los Angeles udg.
 m.s. *Canadian Reefer* afg. Cardiff 25.8.
 s.s. *Carmen* ank. Plymouth 31.8.
 m.t. *Caroline Mærsk* afg. Harburg 13.8.
 s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 28.8. til Antwerpen.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Puerto Armuelles 30.8.
 m.s. *Chile*, Broholm Jensen, ank. Hamburg 31.8. hjg.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Sydney 27.8. til Amazon River.
 m.s. *Chr. Holm* afg. Caripito 27.8. til Europa.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Bordeaux 16.8.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

27.8.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEWYORK	480,75	AMSTERDAM	251,70
BERLIN	184,35	STOCKHOLM	115,65
PARIS	12,70	OSLO	112,70
ANTWERPEN	77,80	HELSINGFORS	0,95
ZÜRICH	105,55	PRAG	16,05
ROM	24,45	WARSAWA	87,15

s.s. *Christiansborg* ank. Istanbul 30.8.
 m.s. *Chastine Mærsk* ank. Port Said 21.8.
 s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Kbhvn. 28.8. til Danzig.
 s.s. *Clara*, Jensen, oplagt.
 m.s. *Columbia*, Bronør, ank. Omuta 28.8.
 s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Skagen 25.8. vestg.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. North Sydney 8.8.

D

s.s. *Dagmar* ank. London 30.9.
 s.s. *Dagmar* ank. Kristiansand 28.8.
 s.s. *Dagmar Clausen* ank. Aarhus 23.8.
 m.s. *Danmark* forv. ank. Nyborg 31.8.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Kbhvn. 28.8.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Kbhvn. 27.8.
 s.s. *Delaware* afg. Aalborg 9.8. til Port Everglades.

E

s.s. *E. M. Dalgas* pass. Lizard 18.8. vestg.
 s.s. *Ebro* afg. Leixoes 29.8. til Gdynia.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Dakar 13.8.
 s.s. *Ejffe Mærsk* ank. Svendborg 29.7.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. San Francisco 27.8.
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 4.6.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Havre 10.8. til Houston.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Antwerp 13.8.
 s.s. *Elisabeth* ank. Frederikshavn 24.8.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* pass. Barry Is. 26.8. p. R. I. Cardiff.
 s.s. *Ellen* ank. Kemi 21.8.
 s.s. *Else* pass. Helsingør 31.8.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Antwerpen 17.8.
 m.l. *Emma Mærsk* ank. Colombo 25.8.
 s.s. *Emanuel* afg. Preston 27.8. til Herring Cove, New Brunswick.
 s.s. *Energi* afg. Zeebrugge 22.8. til Saint John, New Brunswick.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Zeebrugge 28.8.
 s.s. *Enigheden* oplagt.
 s.s. *Erik Boye* afg. New York 24.8. til Norfolk.
 s.s. *Erindring* oplagt.
 s.s. *Erna* ank. Antwerpen 27.8.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Portland 30.8. til San Francisco udg.
 s.s. *Ester* afg. Sete 30.8.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* repareres i Helsingør.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, afg. Falmouth 23.8.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Kingston 29.8. til St. Thomas hjg.

F

m.s. *Fano* pass. Lindenæs 30.8.
 s.s. *Fano*, Korff, oplagt.
 s.s. *Finland* afg. Vlissingen 25.8. til Burntisland.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Aden 28.8. til Colombo udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Safi 30.8.
 s.s. *Frankrig* ank. Rouen 25.8.
 s.s. *Fredensborg* ank. Aarhus 24.7.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Ivigtut 27.8.
 s.s. *Freyu* ank. Kbhvn. 31.7.
 s.s. *Frida* afg. New York 26.8.
 s.s. *Frode* afg. New York 20.8. til Oslo.
 s.s. *Fylla* pass. Helsingør 23.8.

G

s.s. *Georgia* afg. Victoria 27.8. til Madeira.
 s.s. *Gerd* afg. New York 19.8. til Caibarien.
 s.s. *Gerda* afg. London 30.8.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Gambia 21.8.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Hongkong 20.8.
 s.s. *Gorm* afg. Santos 26.8. til Madeira.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Hongkong 18.8. til Manila.
 s.s. *Grete* pass. Gibraltar 28.8.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, oplagt.
 s.s. *Gudena* ank. Riga 17.8.
 s.s. *Gudrun* ank. Kbhvn. 22.8.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Safi 19.8.
 s.s. *Gunhild* pass. Spurn Hd. 21.8. p. R. I. Goole.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Safi 19.8.
 s.s. *Gustav Diedrichsen* afg. Chefoo 2.7. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. New York 6.8. til Cardenas.

H

s.s. *H. H. Petersen* afg. Marstal 27.8. til Blyth.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Flensburg 27.8.
 s.s. *Halfdan* afg. Kbhvn. 30.8. til Dunkirk.
 s.s. *Holland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Shields 25.8. til Kbhvn.
 s.s. *Hans*, From,
 s.s. *Hans Broge* afg. Koivisto 16.8.
 s.s. *Hans*, From, afg. Nykøbing F. 31.8.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Bremen 3.8. til Port William.
 s.s. *Harald* afg. Danzig 29.8. til Kbhvn.
 s.s. *Harriet* pass. Dungeness 27.8.
 s.s. *Helene* ank. Aalborg 19.8.
 s.s. *Helga* afg. Cristobal 30.8.
 m.s. *Helvig* afg. Piræus 20.8. til Istanbul.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Havre 3.8.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Dover 25.8. østg.
 m.s. *Herdis* pass. Skagen 18.8. p. R. I. Bremen.
 s.s. *Hilde* ank. Aarhus 24.8.
 s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 26.8.
 s.s. *Hollaud* afg. Aalborg 23.8. til Stettin.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Hongkong 29.8. til Shanghai udg.
 s.s. *Inga* oplagt.
 s.s. *Inger Toft* afg. Cardiff 18.8.
 s.s. *Inger* afg. Aalborg 30.8.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Lisbon 20.8.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. 32° V. L. 24.8.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Buenos Aires 29.8.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Tyne 29.8.
 s.s. *Ivar* afg. Bamble 24.8. til Boston.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 28.8.
 s.s. *Jacob Mærsk* afg. N. Waterweg 26.8. til Lisbon.
 m.l. *Jane Mærsk* afg. Falmouth 18.8. til Tampico.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Suez 29.8. til Aden udg.
 s.s. *Jenny* ank. Port Talbot 30.8.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. New York 24.8. til Albany (N. Y.).
 s.s. *Johanne* afg. Raumo 29.8.
 s.s. *Johannes Mærsk* pass. Gibraltar 26.8. vestg.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 29.8.
 s.s. *Jonna* afg. Rio 26.8.
 s.s. *Juliane* ank. Kbhvn. 11.8.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Kbhvn. 21.8.
 s.s. *Jutta* ank. Rouen 30.8.
 s.s. *Jytte* ank. Bremen 25.8.
 s.s. *Jegersborg* pass. Kbhvn. 27.8.

K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Wilmington 27.8.
 s.s. *Karen* ank. Nice 14.8.
 s.s. *Karen Toft* ank. Gdynia 26.8.
 s.s. *Karla* afg. Casablanca 23.8.
 s.s. *Katholm* ank. Hobro 30.8.
 m.l. *Katrine Mærsk* ank. Falmouth 26.8.
 s.s. *Keiserinde Dagmar* afg. Gravesend 26.8. til Melhil.
 s.s. *Kentucky* afg. Gdynia 29.8. til Gulfen.
 s.s. *Kirsten* afg. Goole 18.8. til Hamburg.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. The Swale 24.8.
 s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, afg. Mesen 24.8. til Dundalk.
 s.s. *Knud* afg. Swansea 29.8. til Kbhvn.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefar mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villemeos* ank. Esbjerg 25.8.
 s.s. *Knut* ank. Trångsund 23.8.
 s.s. *Kongea* ank. Riga 23.8.

L

s.s. *Laila* ank. New York 23.8.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, pass. Ushant 30.8. til Marseille udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* afg. Izmir 30.8.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Halifax 24.8.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Cadiz 19.8.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Kherson 23.8. til Dunston.
 s.s. *Lilleborg* afg. Kbhvn. 30.8.
 s.s. *Lilian* pass. Gibraltar 30.8.
 s.s. *Lily* afg. Methil 22.8.
 s.s. *Linda* afg. Casablanca 30.8.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Leningrad 26.8.
 s.s. *Lotta* afg. Bristol 30.8.
 s.s. *Lotte* afg. Shields 26.8. til Bremen.
 m.s. *Louisiana* afg. Kbhvn. 14.8. til River Plate.
 m.s. *Lundby* ank. Trinidad 29.8.
 s.s. *Lynæs* forv. pass. Dunnet Head 31.8.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Savannah 19.8. til Sagua.
 s.s. *Magnus* ank. Bordeaux 28.8.
 s.s. *Maja* afg. Koivisto 30.8.

m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. St. Thomas 26.8. til Christobal udg.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Cristobal 17.8.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Bremen 29.8.
 s.s. *Margit*, Johansen, oplagt.
 s.s. *Margrete* afg. Boness 19.8.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 28.8.
 s.s. *Maria Toft* pass. Ushant 29.8.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Tampico 13.8.
 s.s. *Marianne* pass. Hanstholm 23.8. vestg.
 s.s. *Marna* afg. Chancay 29.8.
 m.s. *Marocco* ank. Casablanca 29.8.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Bremen 11/12.8.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Tyne 22.8.
 s.s. *Marz* pass. Helsingør 23.8. sydg.
 s.s. *Maryland* ank. Santos 25.8.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Methil 17.8. til Newfoundland.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Marseille 29.8. til London hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 24.8.
 s.s. *Michael Jebesen* afg. Hongkong 21.6. til Swatow.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. London 22.8.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.
 s.s. *Najaden* ank. Stettin 28.8.
 s.s. *Nancy* afg. London 29.8.
 s.s. *Nerma* ank. Sfax 27.8.
 s.s. *Nevada* afg. Madeira 28.8. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Kbhvn. 24.8.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Yokohama 10.8. til New York.
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.
 s.s. *Niobe* pass. Bishoprock 30.8.
 s.s. *Norco* oplagt.
 m.s. *Nordbo* afg. Rashin 12.8. til Hamburg.
 s.s. *Nordborg* afg. Philadelphia 29.8.
 s.s. *Nordby* ank. Danzig 24.8.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Newport News 21.8. til Lisbon.
 m.s. *Norden* afg. Yokohama 19.8. til New York.
 m.s. *Nordfarer* afg. Santos 15.8. til New York.
 m.s. *Nordhavet* afg. Buenos Aires 25.8. til Dakar.
 m.s. *Nordhval* afg. Port Said 2.8. til Charleston.
 m.s. *Nordkap* afg. Port Alfred 19.8. til New York.
 s.s. *Nordlys* ank. Avonmouth 16.8.
 m.s. *Nordpol* ank. Calcutta 26.8.
 m.s. *Nordvest* ank. Cristobal 3.8.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 30.8.
 s.s. *Olga* ank. Kemi 22.8.
 m.s. *Olga S.* afg. New York 13.8. til Antwerpen.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Danzig 16.8. til Newfoundland.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Trinidad 22.8.
 m.s. *Oregon* ank. Kbhvn. 26.8.
 s.s. *Orion* afg. Newcastle-on-Tyne 23.8.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Archangel 19.8.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Shields 18.8. til St. Vincent.
 s.s. *Ove Toft*, ank. Velsen 28.8.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Dakar 11.8.
 s.s. *P. N. Damm* pass. Skagen 10.8. vestg.
 m.s. *Panama*, Juul-Christensen, afg. Penang 30.8. til Aden hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Archangel 15.8.
 s.s. *Paula* afg. Kolka 29.8.
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Aden 21.8. til Bangkok udg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Manila 8.8.
 s.s. *Pia* pass. Ushant 30.8.
 s.s. *Polly* afg. Stettin 22.8.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Archangel 27.8. til London.

R

m.s. *Ragnhild* ank. Leith 17.8.
 s.s. *Randa* afg. Immingham 31.8.
 s.s. *Riga* ank. Aabenraa 29.8.
 s.s. *Rigmor* afg. Åbo 24.8. til Makslahti.
 s.s. *Rikke* ank. Jacksonville 24.8.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 28.8.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Kbhvn. 23.4.
 s.s. *Robert* ank. Grimsby 22.8.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Philadelphia 24.8. til Antwerpen.
 s.s. *Rosenborg* ank. Fredericia 26.8.

S

s.s. *Saga* i Dok i Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Wilmington 15.8.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Amsterdam 11.8.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Methil 28.8.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Antwerpen 28.8.
 s.s. *Seine* afg. Middelfart 30.8. til Kbhvn.
 s.s. *Sejrø*, Teilman Thomsen, afg. Ostende 28.8.
 s.s. *Selma* afg. Frederikshavn 29.8.
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 25.8.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Bangkok 28.8. hjg.
 m.s. *Sicilien* forv. afg. Kbhvn. 1.9. til Middelhavet via Antwerpen.
 s.s. *Signe* afg. Hernösand 25.8. til London.
 s.s. *Sigrid* ank. King's Lynn 23.8.
 s.s. *Silkeborg* ank. Kbhvn. 30.7.
 s.s. *Skagen* ank. Hull 29.8.
 s.s. *Skagerak* pass. Skagen 21.8.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Baton Rouge 2.9.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.
 s.s. *Skjold* i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Skodsborg* ank. Helsingør 30.8.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 30.8. til Gdynia.
 s.s. *Sonja* solgl.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Skagen 25.8. sydg.
 s.s. *Sophie* pass. Skagen 11.8.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Halifax 24.8. til Sorel.
 s.s. *Stella* afg. Haukipudas 30.8.
 m.s. *Stensby* ank. Sharpness 28.8.
 m.s. *Stjerneborg* afg. San Pedro 29.8.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Archangel 22.8.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Greenspond, N. F. 16.8.
 s.s. *Suanhild* afg. New Orleans 23.8. til Norfolk, Va.
 s.s. *Svanholm* ank. Haifa 30.8.
 s.s. *Suava* afg. Kbhvn. 23.8. til Vestgrønland, pass. Fair Isle 26.8.
 s.s. *Svend Pii* afg. Shields 26.8. til St. Vincent (C. V.).
 s.s. *Soborg* afg. Kbhvn. 30.8.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Manchester 28.8.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Fremantle 26.8.
 s.s. *Tanja* ank. Kbhvn. 31.8.
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Dairen 23.8.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Aabenraa 1.9.
 s.s. *Tekla* afg. Kolka 15.8. til London.
 s.s. *Tennessee* afg. Neufahrwasser 27.8. til Santos.
 m.s. *Thyra S.* afg. Kbhvn. 23.8. til Kanada.
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 30.8. til Randers.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Hammershavn 31.8.
 s.s. *Tove* ank. Kbhvn. 10.8.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Cardiff 30.8.
 s.s. *Trondhjem* ank. Kbhvn. 28.8.
 s.s. *Transporter* pass. Skagen 18.8. p. R. I. Boness.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Antwerpen 31.8. til Tyne.
 s.s. *Tula* i Dok i Frederikshavn.
 m.s. *Tunis* afg. Catania 29.8. til Messina.
 m.s. *Tureby* afg. Buenos Aires 30.8.

U

s.s. *Ulla* afg. Hamburg 29.8.
 s.s. *Ulrik Holm* i Iviglut 11.8.
 s.s. *Uranienborg* ank. Saffi 29.8.

V

s.s. *Valborg* pass. St. Cath's Pt. 19.8. vestg.
 s.s. *Vendia*, Lund, pass. Brunsbüttelkoog 27.8. p. R. I. Trouville.
 s.s. *Venus* afg. Demerara 20.8. til Port Alfred.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Kbhvn. 6.3.
 s.s. *Viborg* ank. Selubal 28.8.
 s.s. *Viola* pass. Skagen 3.8. p. R. I. Tel Aviv.
 s.s. *Virginia* afg. Buenos Aires 26.8. til Madeira.
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Capetown 19.8.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Skagen 17.8. vestg.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. London 27.8.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 28.8.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 21.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver
til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE
Øresundsvej 141. Telefon **5601**. København S.
Amager **1483**.

KAAS & SØRENSEN Skibsklarering
INDEHAVER Kommission
G. E. OLSEN
Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter
HELINGØR
Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 575
Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

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)
HAMMERENSGADE 8 · KØBENHAVN K · TLF.: C. 7809


Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassrettere
Forlang ill. Katalog

REDERI- OG HANDELSSELSKABET
MONTANA A/S
IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER
KØBENHAVN K. Telegramadr.:
Telefon: 9246 MONTANAKUL

STEVEDORE-COMPAGNIET
(HASSING & DRESCHER)
AARHUS
TELEFON NR. 1971 TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN
Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmeid"
Amaliegade 36


Weiolin Skibsfarver
AAGE WEIHE
SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308
København-Søborg-Frihavnen

DAMPKIBSSELSKABET
PACIFIC
AMALIEGADE 33
Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“
L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

VINKE & CO
Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines
Telegrams: Vinkeco ROTTERDAM Telephons: 24880 (8 lines)
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

O. SWANLJUNG
Etableret 1803
BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto FINLAND
& Kalajoki-Rahja)
Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition
Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference
Tel.-Adr. »Swanljung«, Brahestad
Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienst-
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA Alle Sjöfarts Coder.
A/B D. EKLÖF & Co. OY
SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MOLLERSVIK & HIMANGO
Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference
Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN A/B
SKIBSMÆGLERE
SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KUL-IMPORTØRER
Etabl. 1881
KOTKA - Finland
Dansk Vicekonsulat Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.
WASA (Finland)
Medlemmer af
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 31. August 1938.

Nr. 35.

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

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

I. Østersøen.

2523. (T). Danmark. Bornholm. Rønne. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

Taagesignalet ved *Rønne Havn* Vinkelfyr paa W.-Enden af Bølgebryderen paa *Søndre-Rev* paa $55^{\circ} 05' 42''$ N. $14^{\circ} 41' 27''$ E. er, paa Grund af Ombygning, ude af Virksomhed fra den 29. August d. A. og i c. 1 Maaned.

2524. (T). Sverige S.-Kyst. Åhus. Klokketønde midlertidig inddraget.

(U. f. s. Nr. 34/2457. Stockholm 1938.)

Klokketønden *Åhus* paa c. $55^{\circ} 55'$ N. $14^{\circ} 24'$ E. er midlertidig inddraget for Efter-syn og vil antagelig blive genudlagt paa Station den 6. September d. A.

2525. (T). Sverige. Ölandsrev Fyrskib midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 34/2456. Stockholm 1938.)

Fyrskibet *Ölandsrev* paa c. $56^{\circ} 07'$ N. $16^{\circ} 34'$ E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter, Lufttaagesignaler og samt Radiotelegraf er uforandret, men Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr.

(E. f. S. Nr. 31/2270 1938.)

2526. (T). Sverige E.-Kyst. Fyrbelysning slukkes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 28/2093. Stockholm 1938.)

Natten mellem den 8. og 9. September d. A. slukkes Størstedelen af de ydre Fyr, Fyrskibe og Lystønder paa E.-Kysten af *Sverige* mellem Breddeparallerne $59^{\circ} 55'$ N. og $58^{\circ} 30'$ N. Ankerlanterne paa Fyrskibene forbliver tændt, ligesom Fyrlanternerne paa *Lysbøjerne* vil være synlige i ganske kort Afstand.

2527. Sverige. Bottniska Bugt. Grundkallen Fyrskib genudlagt.

(U. f. s. Nr. 34/2399. Stockholm 1938.)

Fyrskibet *Grundkallen* paa c. $60^{\circ} 33'$ N. $18^{\circ} 58'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 30/2219 1938.)

2528. (T). Sverige. Bottnisko Bugt. Finngrundet Fyrskib midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 34/2455. Stockholm 1938.)

Fyrskibet *Finngrundet* paa c. 61° 04' N. 18° 40' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Reservefyrskibet er ikke forsynet med elektrisk Luftmembransender og Undervandsmembransender samt Radiofyr, men iøvrigt er Fyr- og Taagesignalkarakter uforandret.

(E. f. S. Nr. 32/2319 1938.)

2529. Sverige. Bottnisko Bugt. Rone Flase Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 34/2398. Stockholm 1938.)

Rone Flase Fyr paa c. 63° 04' N. 18° 39' E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Grønt i Pej. fra 205° til 214°. | 7. Rødt i Pej. fra 247° til 263°. |
| 2. Hvidt i — - 214° - 216°. | 8. Hvidt, uforst. i Pej. fra 263° til 332° |
| 3. Rødt i — - 216° - 228°. | 9. Grønt, uforst. i Pej. fra 332° til 5°. |
| 4. Rødt, uforst. i Pej. fra 228° til 238°. | 10. Grønt i Pej. fra 5° til 15½°. |
| 5. Grønt i Pej. fra 238° til 242°. | 11. Hvidt i — - 15½° til 22°. |
| 6. Hvidt i — - 242° - 247°. | 12. Rødt - — - 22° - 35°. |

(E. f. S. Nr. 33/2395 1938.)

2530. Sverige. Bottnisko Bugt. Skag. Ulvö. Oplysning om Lodsstationer.

(U. f. s. Nr. 30/2174. Stockholm 1938.)

1. *Skag* Lodsstation benævnes fremtidig *Örnsköldsvik* Lodsstation. Lodsudkigsstationer findes ved *Örnsköldsvik* (63° 17',₃₀ N. 18° 43',₅₀ E.) og ved *Harskäret* ved *Skagshamn* (63° 12',₃₀ N. 19° 03',₇₀ E.).

Fra Søen kommende Skibe modtages udenfor de yderste Grunde ved *Skagsulde*. — Lodsning fra Havnene bestilles paa Lodskontoret i *Örnsköldsvik*.

2. *Ulvö* Lodsudkigsstation findes ved *Ulvöhamn* (63° 01',₃₀ N. 18° 38',₇₀ E.). Fra Søen kommende Skibe modtages uden for *Ulvösundet* eller *södra Ulvön*, indenskærs-gaaende Skibe i Løbet. Under haardt Vejr møder Lodsbaaden indenfor *södra Ulvön*. Lodsning fra Havnene bestilles paa *Ulvö* Lodsstation.

2531. Sverige. Bottnisko Bugt. Järnäs Havn. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 34/2397. Stockholm 1938.)

Järnäs hamn Ledefyr er forandret og er nu, som følger:

- 11 Sm. Fyrpæl med hvid Trekant med Spidsen nedad.
- a. *Järnäs hamn yttre, övre*. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 11,₅ m. Synsvidde: Højde: 5,₅ m. Synsvidde: 9 Sm. Fyrpæl med hvid Trekant med Spidsen opad.
- b. *Järnäs hamn yttre, nedre*. c. 63° 26',₄ N. 19° 40',₈ E. Rødt, fast Fyr. Flammens Fyrene er synlige i Pejlinger paa c. 350° til c. 10°.
- Iøvrigt uforandret.

2532. Finland. Bottnisko Bugt. Kelmi Lys- og Klokketønde udlagt.

(U. f. s. Nr. 23/646. Helsingfors 1938.)

En sort- og hvidmalet Lys- og Klokketønde *Kelmi*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 4^s, Blink 0,₃^s, Mørke 0,₈^s, Blink 0,₃^s, Mørke 2,₆^s, er udlagt paa 65° 03' 51" N. 24° 18' 35" E. Synsvidde: 8 Sm.

(E. f. S. Nr. 29/2128 1938.)

2533. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Lystønder udlagt.

(U. f. s. Nr. 23/654. Helsingfors 1938.)

1. En rød Lystønde, *Mustikkamaa*, der viser rødt Hurtigblink, er udlagt paa 60° 10' 51" N. 24° 58' 59" E.

2. En rød Lystønde, *Pihlajasaari*, der viser rødt Hurtigblink, er udlagt paa 60° 08' 30" N. 24° 55' 59" E.

(Kort Nr. 276.)

2534. Tyskland. Stolpe Banke S. Vraglystøndes Plads.

(N. f. S. Nr. 34/3656. Berlin 1938.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 5/301 1938 meddeles, at den deri omtalte Vraglystønde ligger i 16 m Vand paa c. 54° 52',₇ N. 16° 50',₉ E., c. 1,₉ Sm W. for den tidligere opgivne Plads. Mindste Dybde over Vraget af Damperen *San Matteo* er 8,₈ m.

(E. f. S. Nr. 5/301 1938. Kort Nr. 269.)

2535. Tyskland. Kiel Inderhavn. Taagesignal oprettet.
(N. f. S. Nr. 34/3576. Berlin 1938.)
Paa det NW.-lige Hjørne af Flydedokken paa c. $54^{\circ} 19',_2$ N. $10^{\circ} 09'$ E. er oprettet et Taagesignal med elektrisk drevet Klokke, 8 Slag i 8 s., Pause 52 s.
(Kort Nr. 279.)

(Se Tillæg.)

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

2536. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Valløby N. Mølle nedrevet.
Valløby N. Mølle paa c. $55^{\circ} 24',_9$ N. $12^{\circ} 14',_8$ E. er nedrevet.
(Kort Nr. 291.)
2537. (T). Sverige. Sundet. Skanør Havn. Sømærker midlertidig inddraget.
(U. f. s. Nr. 34/2458. Stockholm 1938.)
Paa Grund af Tilsanding i Indsejlingsrenden er følgende Sømærker ved Indløbet inddraget indtil videre:
a. Sort Stage med Ballon paa $55^{\circ} 25'$ ($15''$) N. $12^{\circ} 49'$ ($38''$) E.
b. Stage med Kost paa $55^{\circ} 25'$ ($30''$) N. $12^{\circ} 49'$ ($41''$) E.
A n m. Dybden er for Tiden $1,8$ m ved Middelvandstand.
(E. f. S. Nr. 17/1273 1938. Kort Nr. 240, 210, 291, 262, 278 og 280. Danske Lods, Side 294, Tillæg Nr. 3, Side 48.)
2538. Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Vinkelfyr atter tændt.
Karrebæksminde hvide, røde og grønne Vinkelfyr paa N.-lige Molchoved paa c. $55^{\circ} 10',_6$ N. $11^{\circ} 38',_7$ E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 34/2474 1938.)
2539. Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Langeland. Illebølle Mølle nedrevet.
Illebølle Mølle paa $54^{\circ} 52' 37''$ N. $10^{\circ} 46' 17''$ E. er nedrevet.
(Kort Nr. 221, 298, og 299. Danske Lods, Side 333.)
2540. Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Lolland. Skorstene nedrevet.
1. *Tjørneby* Mejeriskorsten paa $54^{\circ} 56' 56''$ N. $11^{\circ} 09' 36''$ E. er nedrevet.
2. *Nøjsomheds* Mejeriskorsten paa $54^{\circ} 55' 56''$ N. $11^{\circ} 05' 36''$ E. er nedrevet.
(Kort Nr. 221, 306, 298, 299 og 279. Danske Lods, Side 330.)
2541. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal. Klokketønder midlertidig inddraget.
Klokketønderne *Middelgrund* (c. $55^{\circ} 01'$ N. $10^{\circ} 41'$ E.), *Stenodde*, *Rudkøbing Lob N.*, *Rudkøbing S.*, *Stryno S.* og *Hovvig* er midlertidig inddraget for Eftersyn.
2542. Danmark. Lille-Bælt. Strib. Røjleskov. Kirke opført.
Paa $55^{\circ} 32' 47''$ N. $9^{\circ} 49' 27''$ E. er opført en Kirke, *Røjleskov* Kirke.
(Kort Nr. 304, 318, 241, 278 og 280. Danske Lods, Side 343.)
2543. Danmark. Lille-Bælt. Baago. Fiskerihavn.
Paa Øens S.-Side er paa c. $55^{\circ} 17',_8$ N. $9^{\circ} 48',_5$ E., c. 350 m NE. for Øens S.-Pynt, fuldført en Havn. Havnebassinet begrænses af den tidligere *Baago* Bro og en udenfor denne liggende Molc. Dybden i Havnen er $2,25$ à $2,50$ m. Indsejlingen er 15 m bred.
(Kort Nr. 318, 241 og 278. Danske Lods, Side 359. Havnelods, Side 41, Tillæg Nr. 1, Side 5.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2544. (T). Danmark. Kattegat. Tisvildeleje. Skydeøvelser. Advarsel.
Mellem *Tisvilde Hegn* og *Liseleje* vil der den 19.—21. September d. A., alle Dage fra Kl. 0900 til Kl. 1600, blive afholdt Skarpskydningsforsøg med Kanoner i Skydeterrænet paa *Melby Overdrev*.

I dette Tidsrum er Farvandet N. for Skydepladsen, fra *Tangvejens* Skæring med Kystrevlen, c. 2300 m NE. for *Liseleje*, til en Linie i NW.—SE., c. 400 m W. for *Stængehuset* i den W.-lige Ende af *Tisvilde Hegn*, spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 6000 m fra Kysten.

Paa en Flagstang, der staar i Kystrevlen 3500 m NE. for *Liseleje*, er fra 1 Time før Skydningens Begyndelse, og saalænge denne varer, hejst et rødt Flag med hvid Spuns.
Tisvilde Hegn: c. 56° 03' N. 12° 03' E.

2545. Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Havnearbejder fuldført.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 20/1505 1938 meddeles, at den deri omtalte Ombygning af S.-lige Ydermoles Hoved nu er tilendebragt.

Det hvide og grønne, faste Fyr er opstillet paa det nye Molehoved og taget i Brug og Taagesirenen er atter i Virksomhed.

Radiofyret er flyttet lidt udefter.

55° 57' (55") N. 11° 50' (51") E.

(E. f. S. Nr. 20/1505 1938. Kort Nr. 267. Havnelods, Side 98. Fyr-Fort. Nr. 594.)

2546. Danmark. Kattogat. Samsø. Møllebakke Mølle nedrevet.

Møllebakke Mølle paa 55° 49' 30" N. 10° 33' 36" E. er nedrevet.

(Kort Nr. 252, 304, 227, 278 og 211. Danske Lods, Side 171 og 183.)

2547. Danmark. Kattogat. Frederikshavn—Hals. Lyngsaa Mølle nedrevet.

Lyngsaa Mølle paa 57° 14' 45" N. 10° 30' 52" E. er nedrevet.

(Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 142, Tillæg Nr. 3, Side 22.)

2548. Danmark. Kattogat. Skagen—Frederikshavn. Rimmen Mølle nedrevet.

Rimmen Mølle paa 57° 29' 42" N. 10° 27' 48" E. er nedrevet.

(Kort Nr. 246, 211 og 236.)

2549. (P). Sverigo. Kattogat. Torrbeskär W. Dybde paa Grund.

(U. f. s. Nr. 34/2410. Stookholm 1938.)

Ifølge indløbet Meddelelse er Dybden paa den i Kortet angivne 11,7 m Grund paa 57° 44',₆₀ N. 11° 32',₁₀ E., 1,₆₃ Sm 280° fra *Torrbeskär* Stangbaake, kun c. 8 m. Grunden vil blive nærmere eftersøgt.

(Kort Nr. 246, 211 og 236.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2550. Grønland S.-Kyst. Nunarsuit W. Banko.

(Opmaalingseskibet »Heimdals«. 28. Maj 1938.)

En Banke med Dybder fra 90 til 200 m er fundet paa c. 60° 47' N. 49° 24' W. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

(Kort Nr. 148 og 147.)

2551. Rusland. Hvide Hav. Kandalakski Bugt. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 1770. London 1938.)

Lys- og Klokketønden paa c. 66° 46' N. 33° 04' E., ved *Vorobeva Rock*, er ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde med samme Fyrkarakter.

2552. Danmark. Jylland W.-Kyst. Juvre Dyb. Oplysning om Løb og Afmærkning.

1. *Juvre Dyb* mellem *Kore Sand* og *Juvre Sand* er undergaaet betydelige Forandringer, der har nødvendiggjort en Flytning af Sømærkerne, saaledes at disses Pladser svarer til Løbet.

Dybden paa Barren er c. 3 m, medens der inde i selve *Dybet* findes Dybder op til 17 m.

Indsejlingsretningen er for Tiden nærmest E.t.S.

2. Sømærkernes nuværende Pladser:

a. *Juvre Dyb Andvning*, rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk, i 5,₅ m Vand paa 55° 14' 22" N. 8° 21' 50" E.

- b. *Knuderne*, rød Stage med 1 opadventt Kost, i 4,0 m Vand paa 55° 14' 56" N. 8° 23' 32" E., tæt NW. for *Knuderne*.
 c. *Knuderne S.*, hvid Stage med 1 nedadventt Kost, i 3,5 m Vand paa 55° 14' 06" N. 8° 23' 34" E., ved N.-Siden af Løbet.
 d. *Rømø Flak N.*, rød Stage med 1 opadventt Kost, i 10 m Vand paa 55° 13' 53" N. 8° 24' 55" E., ved N.-Siden af Flakket.
 e. *Kore Sand SW.*, hvid Stage med 1 Halmvisk, i 4,0 m Vand paa 55° 13' 07" N. 8° 26' 37" E., SW. for *Kore Sand*, ved N.-Siden af Løbet.
 f. *Kore Sand S.*, hvid Stage med 1 Halmvisk i 4,0 m Vand paa 55° 12' 45" N. 8° 28' 46" E., S. for *Kore Sand*, ved N.-Siden af Løbet.
 g. *Rejsby Stjert*, rød- og hvidstribet Stage med 1 opadventt Kost over 1 Halmvisk, i 4,0 m Vand paa 55° 13' 06" N. 8° 30' 38" E.
 (Kort Nr. 245 og 255. Danske Lods, Side 97. Søm.-Fort. Side 14.)

2553. (T). **Holland. Friesche Zeegat. Engelsmanplaat. Fyr midlertidig slukket.**
 (B. a. Z. Nr. 195/2494. 's-Gravenhage 1938.)
 Det røde og hvide, faste Fyr paa c. 53° 27',5 N. 6° 03',5 E. er indtil videre slukket.
 (E. f. S. Nr. 34/2486 1938.)

2554. **Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk. Grund forsvundet.**
 (B. a. Z. Nr. 197/2516. 's-Gravenhage 1938.)
 Under Henviisning til E. f. S. Nr. 32/2346 1938 meddeles, at den deri omtalte 3,8 m Grund paa c. 53° 19',7 N. 5° 02',7 E., er forsvundet. Mindste Dybde paa Stedet er 4,7 m. Ledefyrinien kan atter benyttes i sin fulde Udstrækning.
 (E. f. S. Nr. 32/2346 1938.)

2555. (T). **Skotland. Firth of Forth. Forsøg med Sprængstoffer. Forbudt Omraade.**
 (N. t. M. Nr. 1752. London 1933.)
 Fra omkring den 6. September d. A. og i 2 Maaneder vil der indenfor et Omraade med Centrum 1 Sm 110° fra *Oxcars Fyr* og en Radius paa 0,75 Sm blive afholdt Forsøg med Sprængstoffer.
 Som midlertidig Afmærkning udlægges en sort Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, 1,7 Sm 97° fra *Oxcars Fyr* og en rød Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, 1,48 Sm 138° fra *Oxcars Fyr*.
 Ovennævnte Lystønder i Forbindelse med Lystønden 1 Sm 66° fra *Oxcars Fyr*, *Inch Mickery* og *Mickery Stone* markerer Kanten af Omraadet.
 Passage gennem Omraadet er forbudt.
 Paa de Dage, Sprængninger finder Sted, vil et Orlogsskib patrouillere i Nærheden af *Oxcars Bank*, og Søfarende tilraades at have Opmærksomheden særlig henledt paa muligt viste Signaler.
Oxcars Fyr: c. 56° 01' N. 3° 17' W.

2556. (T). **Skotland. Cromarty Firth. Oplysning om Vragfyr.**
 (N. t. M. Nr. 1769. London 1933.)
 Vragfyret paa Vragbaaken paa c. 57° 41' N. 4° 05' W., c. 0,7 Sm SW. for Baake Nr. 2, er midlertidig erstattet med en klar Lanterne med en Synsvide af 1 Sm.
 (Se Tillæg.)

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

2557. (P). **Frankrig. Morsalines. Fyr forandres.**
 (A. a. N. Nr. 34/2185. Paris 1938.)
 Omkring den 12. September d. A. forandres *Morsalines Fyr* paa c. 49° 34',2 N. 1° 19',3 W. til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, 4 Formørkelser hver 12^s, Lys 3^s, Mørke 1^s, Lys 1^s, Mørke 1^s, Lys 1^s, Mørke 1^s, Lys 3^s, Mørke 1^s. Synsvide: 15 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 11 Sm for grønt Lys. Fyret skal lyse, som følger:
1. Hvidt i Pej. fra 199° til 314°.
 2. Grønt i — - 314° - 319°.
 3. Rødt i Pej. fra 319° til 340°.

2558. Frankrig. Plateau des Minquiers. Baake opført.
(A. a. N. Nr. 34/2188. Paris 1938.)
Paa *Roche Le Coq* paa c. 48° 58' N. 2° 01' W. er opført en sortmalet Baake med hvid, cylindrisk Topbetegnelse.
2559. Frankrig. Lannion Bugt. Baake genopført.
(A. a. N. Nr. 33/2141. Paris 1938.)
Baaken *Le Pestou* paa c. 48° 45',₃ N. 3° 35',₈ W. er genopført.
(E. f. S. Nr. 4/249 1938.)
2560. Frankrig. Trébeurden. Baake genopført.
(A. a. N. Nr. 33/2140. Paris 1938.)
Baaken *Les Trois Frères* paa c. 48° 46',₉ N. 3° 36',₄ W. er genopført.
(E. f. S. Nr. 28/2079 1938.)
2561. Engelske Kanaløer. Guernsey. St. Peter Port Anduvning. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1765. London 1938.)
Tønden paa c. 49° 26' N. 2° 29' W., c. 0,₂ Sm S. for *Les Têtes d'Aval*, er ombyttet med en sort Spidstønde med trekantformet Topbetegnelse.
(E. f. S. Nr. 14/976 1938.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2562. Frankrig. Gironde Munding. Cordouan Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 33/2139. Paris 1938.)
Cordouan Fyr paa c. 45° 35',₂ N. 1° 10',₄ W. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver 12^s, Lys 3,₈^s, Mørke 1,₂^s, Lys 1,₂^s, Mørke 1,₂^s, Lys 3,₈^s, Mørke 1,₂^s.
2563. Frankrig. Gironde Munding. Môle d'escale du Verdon Fyr. Taagesignal oprettet.
(A. a. N. Nr. 33/2147. Paris 1938.)
Ved *Môle d'escale du Verdon Fyr* paa c. 45° 32',₉ N. 1° 02',₄ W. er oprettet et Taagesignal med Nautofon, 4 Stød hver 30^s, Stød 2^s, Pause 2^s, Stød 2^s, Pause 2^s, Stød 2^s, Pause 9^s, Stød 2^s, Pause 9^s. Tonehøjde: 290 c/s.
2564. Afrika W.-Kyst. Fransk Kongo. Gabon Floden Munding. Afmærkning forandret.
(A. a. N. Nr. 33/2155. Paris 1938.)
Tønden *Themis* paa c. 0° 25',₈ N. 9° 13',₀ E. er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.
2565. Newfoundland. Belle Isle Stræde. Fairway Bank. Dybde aftaget.
(N. t. M. Nr. 1789. London 1938.)
Dybden paa c. 51° 44' N. 55° 41' W., 9,₉ Sm 47½° fra *Cape Norman Fyr*, rapporteres at være aftaget til 16,₆ m.
2566. Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. New London Harbour. Taagesignal forandret.
(N. t. M. Nr. 1778. London 1938.)
Taagesignalet ved *South West Ledge Fyr* paa c. 41° 18' N. 72° 05' W. afgives nu med Nautofon, Et-Stød hver 20^s.

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

2567. Vestindien. Sombrero Island. Oplysning om Beliggenhed.
(N. t. M. Nr. 1764. London 1938.)
Sombrero Island ligger paa c. $18^{\circ} 35' N.$ $63^{\circ} 26' W.$, c. 2,5 Sm E. for den tidligere opgivne Plads.
2568. (P). Brasilien. Port of Bahia. Grund.
(N. t. M. Nr. 1788. London 1938.)
Et Skib rapporterer at have taget Grunden paa 3,7 m Vand paa c. $12^{\circ} 58' S.$ $38^{\circ} 31' W.$, 0,62 Sm 50° fra Fort *S. Marcello do Mar*.
2569. Brasilien. Itajahy Harbour Indløb. Grund. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1787. London 1938.)
1. En Grund med 3,1 m Vand er fundet 0,14 Sm 259° fra det røde Blinkfyrr paa den N.-lige Bølgebryder, som er beliggende paa c. $26^{\circ} 55' S.$ $48^{\circ} 38' W.$
2. Tønden, der afmærkede *Pedra de S. Theresa*, c. 0,8 Sm 130° fra det i (1) nævnte Fyr, er ombyttet med en rød- og sortmalet Lystønde, som viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s .
2570. Brasilien. Santa Catharina Stræde. Naufragados Point. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 1786. London 1938.)
Naufragados Point Fyr paa c. $27^{\circ} 50' S.$ $48^{\circ} 34' W.$ er synligt i Pejlinger fra 282° til 172° .
2571. Falkland Islands. Port William. Baaker opført.
(N. t. M. Nr. 1762. London 1939.)
Nedennævnte Baaker er opført i de vedføjede Afstande og Retninger fra 25,0 m Triangulationsmærket N. for *Arrow Point* beliggende paa $51^{\circ} 39' 30'' S.$ $57^{\circ} 47' 30'' W.$:
1. En sort og hvid, vandret stribet Trekantbaake paa *Doctor Point* 1,20 Sm 250° .
2. En sort og rød, vandret stribet Trekantbaake i Nærheden af *Yorke Point* 1,02 Sm 171° .
2572. Peru. Talara Bugt. Talara Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1785. London 1938.)
Talara Hovedfyrr paa c. $4^{\circ} 35' S.$ $81^{\circ} 17' W.$, c. 0,3 Sm S. for *Punta Talara*, er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt Et-Blink hver 1^m .

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2573. (T). Sardinien. Tyrenske Hav. Punta Sardegna ENE. Tønder midlertidig udlagt.
(A. a. N. Nr. 32/11. Genua 1938.)
En cylindrisk Tønde er midlertidig udlagt 450 m 68° og en anden 600 m 64° fra *Punta Sardegna* Fyr, der er beliggende paa c. $41^{\circ} 12' N.$ $9^{\circ} 22' E.$
2574. Malta. Dellimara Point. Luftbombardements Øvelser.
(N. t. M. Nr. 1107 og 1748. London 1938.)
Naar Øvelser med Kastning af Luftbomber finder Sted om Natten vises 3 røde Lanterner — vandret for hinanden — fra hvert af nedennævnte Forter:
Fort Dellimara. $35^{\circ} 49' (20'') N.$ $14^{\circ} 33' (30'') E.$
Fort St. Leonardo. $35^{\circ} 52' (30'') N.$ $14^{\circ} 33' (30'') E.$
Fort St. Lucian. $35^{\circ} 50' (00'') N.$ $14^{\circ} 32' (30'') E.$

2575. Italien E.-Kyst. Castel di Mezzo. Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. 33/11. Genua 1938.)
Castel di Mezzo Fyr paa c. 43° 58' N. 12° 48' E. viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 7^s.
2576. Jugoslavien. Isola Curzola. Capo Speo Anduvning. Vrag.
(A. a. N. Nr. 32/12. Genua 1938.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 42° 55' N. 17° 10' E., c. 1 Sm 207° fra *Porto Lombarda* Fyr.
2577. Ægæiske Hav. Isola Stampalia. Capo Fluta N. Grund findes ikke.
(A. a. N. Nr. 32/2. Genua 1938.)
11 m Grunden paa c. 36° 39' N. 26° 23' E., umiddelbart N. for *Capo Fluta*, eksisterer ikke.
2578. (T). Cypern SE. Undervandshindringer udlægges.
(N. t. M. Nr. 1773. London 1938.)
E. f. S. Nr. 30/2254 1938 annulleres og erstattes med:
I September d. A. vil der være udlagt Undervandshindringer inden for en Cirkel med Radius 3 Sm og Centrum paa c. 34° 48' N. 34° 06' E.
Søfarende anmodes om at undgaa nævnte Omraade.
(E. f. S. Nr. 33/2454 1938.)
2579. Tunis. Ras Enghela Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 34/2186. Paris 1938.)
Ras Enghela Fyr paa c. 37° 20',₆ N. 9° 44',₃ E. er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s.

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

2580. Persiske Bugt. Bushire. Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. B. F. 2. Khorram-Shahr 1938.)
Flammens Højde i *Bushire* Fyr paa c. 28° 57' N. 50° 49' E. er 28 m. Synsvidde: 16 Sm.
(E. f. S. Nr. 37/2942 1937.)
2581. Persiske Bugt. Bahrain Anduvning. Bahrain Fyrskib genudlagt.
(N. t. M. Nr. 1774. London 1938.)
Fyrskibet *Bahrain* paa c. 26° 33' N. 50° 58' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 32/2377 1938.)
2582. Persiske Bugt. Jezirat Qais. Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. F. K. 2. Khorram-Shahr 1938.)
Flammens Højde i *Jezirat Qais* Fyr paa 26° 30' 50" N. 53° 58' 28" E. er 27 m Synsvidde: 16 Sm.
(E. f. S. Nr. 5/317 1938.)

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

2583. Sibirien. Peter Den Stores Bugt. Klikova Island SE. Lys- og Fløjtetonde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1760. London 1933.)
En Lys- og Fløjtetonde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s, er udlagt paa c. 42° 56' N. 131° 48' E., 0,25 Sm 125° fra SE.-Pynten af *Klikova Island*.

2584. **Sibirien. Peter Den Stores Bugt. Lavrova Island. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1760. London 1938.)
Paa S.-Pynten af *Lavrova Island* er paa c. 42° 58' N. 131° 48' E., 1,53 Sm 88° fra N.-Spidsen af *Cape Prokhdnoi*, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s. Flam-
mens Højde: 55 m. Rød Tremmeværksbaake. Fyret er ubevogtet.
2585. **W.-Australien. Fremantle Anduvning. [Lys- og Klokketønde flyttet. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1690. London 1933.)
1. Lys- og Klokketønden er flyttet 0,5 Sm i Retningen 69° og ligger nu 5 Sm 341° fra det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Fremantle N.-Mole*, der er beliggende paa c. 32° 03' S. 115° 43' E.
2. En Grund med 10,2 m Vand rapporteres at ligge 4,8 Sm 335° fra det i (1) nævnte Fyr.
2586. **Australien. Queensland. Port Curtis Anduvning. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1781. London 1938.)
1. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, er udlagt paa 23° 55' 49" S. 151° 31' 32" E.
2. Den sorte Tønde c. 0,6 Sm 219° fra (1) er permanent inddraget.
2587. **Australien. New South Wales. Newcastle Harbour. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1782. London 1938.)
1. En sort Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 1^s, er udlagt 0,35 Sm 356° fra Kran Nr. 10 paa *Dyke Wharf*, som er beliggende paa c. 32° 55' S. 151° 46' E.
2. Lystønden, der var udlagt c. 0,3 Sm 134° fra den i (1) nævnte Kran, er permanent inddraget.
2588. **Australien. Victoria. Hobson's Bay. Fyr forandret. Taagesignal oprettet.**
(N. t. M. Nr. 1783. London 1938.)
1. *Fawkner* Fyr paa c. 37° 55' S. 144° 56' E. c. 2 Sm 162° fra *Point Gellibrand* Fyr, er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7^s.
2. Ved det i (1) nævnte Fyr er oprettet et Taagesignal med Klokke, To-Slag hver 30^s.
2589. **Tasmanien N.-Kyst. Tamar Floden. Garrow Rock. Uddybning.**
(N. t. M. Nr. 1691. London 1938.)
En Uddybning har fundet Sted over *Garrow Rock* paa c. 41° 07' S. 146° 50' E., saaledes at Dybden der nu er 7,6 m.
2590. **Stillehavet. Gilbert Islands. Makin. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1760. London 1938.)
1. En Grund med 4,6 m Vand er fundet paa c. 3° 04' N. 172° 45' E., 0,43 Sm 87° fra *Ramanaba* Baake.
2. Ankeret, der i Kortet er vist ud for *Government Wharf*, c. 2,8 Sm 110° fra (1), skal udtages.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korta eller
Bogs Nr. *England:*
- R 109 *England.* — Entrance to River Humber.
R 1080 *Tasmania.* — River Tamar.
N *Admiralty Tide Tables, Part I, 1939.*
- Tyskland:*
- R D. 26 *Wismar Bucht.*

Tillæg.

I. Østersøen.

2591. (P). Tyskland. Kieler Bugt. Boknis NE. Undervandshindring.
 (Meddelelse fra det kgl. danske Konsulat i Flønsborg. 26. August 1938.)
 Et Fartøj rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa c. $54^{\circ} 35',_{10}$ N.
 $10^{\circ} 05',_{10}$ E., c. 3 Sm NE. for *Boknis*. Stedet vil blive nærmere undersøgt.


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

2592. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Indløbet til Vordingborg. Sømærker forsvundet.
 Nedennævnte Sømærker er forsvundet, men vil snarest blive genudlagt:
 a. *Snekkeo S.*, rød Stage med 2 opadvendte Kostc.
 b. *Snekkeo*, rød Stage med 1 opadvendt Kost.
 c. 2,0 m Pullen, hvid Stage med Halmvisk.
Vordingborg Havn: c. $55^{\circ} 00'$ N. $11^{\circ} 55'$ E.
2593. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
 Ved Opmaalingen den 30. August d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,9 m.
 c. $54^{\circ} 50',_{8}$ N. $10^{\circ} 33',_{1}$ E.
 (E. f. S. Nr. 31/2315 1938.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2594. Norge. Vega W.-Side. Brynjufskjær Fyr atter tændt.
 (B. f. F. Nr. 19. Oslo 1938.)
Brynjufskjær Fyr paa c. $65^{\circ} 39',_{1}$ N. $11^{\circ} 33',_{5}$ E. er atter tændt og i Orden.
 Flammens Højde er nu 8,8 m.
 (E. f. S. Nr. 12/852 1938.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

MED

Brown



GYRO KOMPAS

OG

AUTOMATISK STYRING

OPNAAS

NØJAGTIGHED

SIKKERHED

BESPARELSE

AGENTER FOR DANMARK:
IVER C. WEILBACH & CO.
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

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

O

wners' &

C

aptains' C

Code

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

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 » »

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6-8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtebønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodepenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 160 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 Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 0,3 m. I Yderhavnen 0,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 80 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 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20-50 T. 2 Kr., 60-100 T. 4 Kr., over 100 T. 8 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indlobet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerede Fartøjer og større Parisladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsakster 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. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indlobet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5-9,5 m. Ved Langelinie kajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmens 7 m og i Teglværkshavnen fra 6-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6-7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerede Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejs.

Ingen Lodstvang. Lodepenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres. Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kal og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25-2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Lading. I Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØR

Dybden i Indlobet 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 reparerede Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 6 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,60 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzer's 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 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,5-7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Dump- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugseridamp. uformodt. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers 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, Kolhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (so Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 36

TORS DAG 8. SEPTEMBER 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

ERKLÆRING

Paa givne Foranledning gør vi opmærksom paa, at vort Blad »Dansk Søfartstidende« intetsomhelst har at gøre med Organet »Danmarks Handels- og Søfartstidende«, der i nogen Tid har haft samme Adresse som vi. »Dansk Søfartstidende« er Organ for dansk Skibsfart og følger som saadant en strengt neutral Politik.

MERINDKOMSTSKATTEN

Finansminister Buhl har for en Gangs Skyld udtalt sig om Skattelempelser. Det er imidlertid paa et Omraade, hvor det kun kan komme meget faa Mennesker til Gode, nemlig de enkelte, der vinder den store Gevinst i Lotteriet. Finansministeren synes, at man maaske nok er gaet lidt for vidt med Hensyn til Beskatning af disse faa heldige og stiller en Forandring i Udsigt. Det kan selvfølgelig være meget behageligt for Manden, der vinder den store Gevinst, men man synes unægtelig, at der var andre Steder, hvor en Skattelettelse var mere paa sin Plads, hele Erhverv, der bliver tyngt til Jorden af Skattebyrder.

Det er nemlig en uhyggelig Kendsgerning, at Merindkomstskatten vil komme til at ramme Skibsfarten føleligere nu end nogensinde. Det er næppe gaet op for den store Offentlighed, at der i Dag er Redere, der, naar de skal betale denne Skat, maa optage Laan for at indfri deres Forpligtelser overfor Stat og Kommune. Merindkomstskatten udmarver Skibsfarten, det er Sandheden i en Nøddeskal.

Vi har før nævnt Rederiet J. Lauritzens Beregninger om, hvor meget dette ene Rederi kunde have bygget, hvis ikke denne famøse Merindkomstskat havde hindret det og vi har omtalt, hvordan dansk Skibsfart i sin Helhed uvægerligt distanceres gennem denne meningsløse Politik.

Der er vel næppe længere mange, udover enkelte Politikere, der skal have en virkningsfuld Baggrund for deres Udtalelser — der tror paa, at det er gode Tider for Skibsfarten. Oplægningsernes Tal er saadan, at enhver, der har Øjne i Hovedet maa kunne se, at der er noget galt fat. Og i et saadant Øjeblik, hvor Indtægterne svigter for Rederierne kommer Staten med denne Ekstraregning. I Stedet for nu at have givet Rederierne Mulighed for Gennemførelse af en højst nødvendig Fornyelse af deres Flaade og til Afskrivninger paa de gamle Skibe, kommer Staten og kræver disse Penge til ganske uproduktive Formaal. Skibsfarten maa kort og godt svare: Vi har ikke Raad til, vi kan ikke betale denne Merindkomstskat. Skal vi tvinges til det, skal vi tvinges til at laane hos andre for at Staten kan faa disse Penge, som den har skaffet sig Ret til ud fra Betragtninger som er i Bund og Grund fejlagtige, — ja saa vil Svaret i mangfoldige Tilfælde blive det: Godt, saa maa vi lægge op, saa driver man os ud i Arbejdsløshed. For ingen kan jo forlange, at der for det første skal sejles med direkte Tab og dernæst, at man bliver ved i denne Skure samtidig med at Staten tapper Selskaberne for de Penge, der maatte være tilbage fra den kortvarige gode Tid. Hvis Staten, hvis Myndighederne virkelig for Alvor var klar over, til hvor store Gæne denne uretfærdige Merindkomstskat er bl. a. for Skibsfarten, vilde man skynde sig med hurtigst muligt at faa indført Forandringer i denne famøse Lov.

Dertil kommer saa endvidere, at der i den senere Tid især er paalagt Skibsfarten saadanne nye Byrder, at man ikke forstaaer, at Myndighederne virkelig kan mene, at der stadig er noget at »tage af«. Det gælder bl. a. den forvirrede Ferielov, som intet Menneske selv med sin bedste Vilje kan finde ud af. Naar man saa skal have Merindkomstskatten ovenpaa alt det andet er det næppe mærkeligt, at Erhvervets Mænd reagerer. Det beklagelige er kun, at ingen blandt Myndighederne har Forstaaelse af — simpelthen fordi de kun har periferisk Kendskab til — Skibsfartens virkelige Forhold.

Det har imidlertid fra Skibsfartens Side ikke manglet paa Henvendelser til Myndighederne for at gøre opmærksom paa Forholdene som de er, men til Trods for denne ihærdige Bestræbelse fra dansk Skibsfarts Side er det ikke lykkedes at faa hidført Ændringer i Loven om overordentlig Indkomstskat til Staten.

Det hedder saaledes bl. a. i en Henvendelse til Finansministeren af 9. April 1937 fra Dansk Dampskibsrederiforening:

Skibsfart er et stærkt konjunkturpræget Erhverv, og særlig for dansk Skibsfart, der savner hjemlig Basis, er dette Tilfældet. Konjunkturbevægelsen gaar i Reglen i ca. 7-aarige Perioder, og — bortset fra rent unormale Tider som under Verdenskrigen — viser Erfaringen, at der i Reglen er gode — til Tider udmærkede Tider for Skibsfarten i ca. 2 Aar, daarlige — til Tider næsten ruinerende Tider i ca. 5 Aar. Skibe ældes hurtigt, ej alene paa Grund af Slid og Rust, der i Reglen anslaaes til ca. 4—5 pCt. p.a., men ogsaa paa Grund af Teknikens Udvikling. Det ligger da i Sagens Natur, at Skibsfart i mange daarlige Aar reelt kan tabe Penge, selvom Regnskabet muligt viser Balance mellem Indtægter og Udgifter eller endog viser Overskud. Byggepriserne har gennem Tiderne vist en stærkt stigende Tendens, og da ogsaa Kravene til Fart, Ventilation o. m. a. er stadig stigende, kræves i Reglen langt større Beløb til at replacere Skibe, end de gamle kostede. Hvis Danmark skal kunne bevare sin Stilling som søfarende Nation, er det af yderste Vigtighed, at Erhvervet gennem Aarene kan disponere over de til Opbygning og Erstatning nødvendige Midler. Ud fra disse Forhold maa Skibsfarten betragte Merindkomstskatten i den foreslaede Form som baade ubillig og odelæggende.

I de Aar, man vil sammenligne med, nemlig 1932/34, var det daarlige Tider og for en stor Del af vor Skibsfart faktisk tabbringende. Ifølge »Skibsfartsberetningen for 1935« viser Regnskaberne for 13 af de største og mest betydende Rederier et gennemsnitligt Udbytte til Aktionærerne i disse Aar af 2,1 pCt. p. a. eller ialt i de 3 Aar under 4½ Million Kroner. Samtidig er Aktiekapitalerne (uden Udbetaling til Aktionærerne) nedskrevet med ialt ca. 10 Millioner Kroner. En Række Selskaber har arbejdet med Tab. Dertil kommer, at den Afskrivningsprocent Skattevæsenet tillader (for almindelige Lastskibe 4 pCt.) er for ringe. Der afskrives i smaa danske Kroner, medens Skibene hovedsageligt er betalt med Guld. Der afskrives paa lavere Værdier, end Erstatningsmateriel vil koste. Resultatet er altsaa ringere, end Tallene viser.

Forholdene er vanskelige for dansk Skibsfart. Vi har ingen Transporter selv, men maa leve af andres. Nationale Hensyn, direkte Indskærnkninger og fremmed Statsstøtte til Skibsfarten gør dette stadig vanskeligere. Udgifterne under dansk Flag er høje. Myndighederne er meget nøjeregnende med Skibenes Indretning og deres Paabud med Hensyn til Kostforhold vidtgaende. Lønninger o. l. er meget høje og stadig stigende. Dansk Skibsfart har derfor i daarlige Tider vanskeligt ved at konkurrere.

Forslaget blev imidlertid som bekendt ophøjet til Lov 18. Marts i Aar og fastsatte en Udskrivning af overordentlig Indkomstskat for Skatteaaret 1938—39 og for Halvdelen af Skatteaaret 1939—40. Og nu staar vi overfor denne Ekstraregning.

Finansministeren der altsaa nu taler om Lempelser for de i og for sig lige gyldige Lotterigevinster — de enkelte Spillere der er heldige, har dog ikke gjort anden Indsats end et mindre Beløb, mens der her er Tale om et helt Erhvervs, et af Danmarks Hovederhvervs livsvigtige Interesser — har desværre ikke ytret sig om Skattelempe for Skibsfarten, skønt han tidligere har erklæret sig villig til at yde en vis Lempe i ganske særlige Forhold under Hensyn til, hvordan Stillingen er i den enkelte Sag. Det skal i denne Forbindelse nævnes, at Ordføreren for det af Folketinget nedsatte Udvalg i Marts Maaned i Aar ved Forelæggelse af Udvalgets Betænkning fremsatte følgende Udtalelse:

Udvalget mener, at Selskaber, der har en betydelig Underskudsaldo fra tidligere Aar og nu i Følge Aktieselskabslovens Bestemmelser kan anvende den Fortjeneste, der gør Selskabet merindkomsts-kattepligtigt, til Afskrivning paa Underskudsaldoen, bør der tages Hensyn til. Et Mindretal har stillet et Ændringsforslag, der tager direkte Sigte herpaa. Flertallet mener, at dette er overflødig, idet Finansministeren allerede efter Flertallets Opfattelse har tilstrækkelig Hjemmel til at eftergive eller nedsætte Skatten.

Det er disse Ord fra Udvalgets Ordfører vi gerne vil henlede Finansministerens Opmærksomhed paa. Det er ikke Lotterigevinster, der her tænkes paa, men det er først og fremmest paa et Erhverv, der Aar efter Aar har indsejlet store Beløb til Danmark, skaffet Staten betydelige Indtægter og ikke mindst den haardt tiltrængte fremmede Valuta, og som nu, da Trængslerne melder sig, staar overfor et enten — eller: Skal vi chikaneres ud i Arbejdsløshed for Erhvervets Udøvere eller vil man fra Statens Side vise Forstaaelse af et Erhverv, der i gode Tider yder alt, hvad det formaar til hele Samfundets Gavn. Vil man fra Myndighedernes Side benytte det i Loven givne Til-sagn og handle derefter? Vil man kun slaa ned eller vil man være med at bevare, hvad der siden hen bliver til uvurderlig Gavn for hele det danske Samfund? Det er de Spørgsmaal, Finansministeren maa tage Stilling til og give Svar paa. Det er det danske Skibsfartserhvervs Fremtid, det gælder.

HANDELSBALANCEN

I Juli Maaned steg Indførslen stærkere end Udførselen saavel i Forhold til Juni Maaned, som i Forhold til Juli i Fjor. Importen paa 137,8 Mill. Kr. for Juli var 15,7 Mill. Kr. højere end i Juni Maaned, og 12,8 Mill. Kr. større end i Juli 1937, medens Udførselen i Juli 1938 beløb sig til 139,4 Mill. Kr. imod 137,3 Mill. Kr. i Juni og 131,8 Mill. Kr. i Juli 1937.

Handelsbalancen for Juli viser saaledes en lille Mer-eksport paa 1,6 Mill. Kr. imod 6,8 Mill. Kr. for samme Maaned i Fjor. For de første syv Maaneder af inde-værende Aar har den samlede Udenrigsomsætning vist en Import paa 926,5 Mill. Kr. og en Eksport paa 893,2 Mill. Kr., imod henholdsvis 959,8 Mill. Kr. og 867,8 Mill. Kr. for samme Tidsrum i Fjor. Ved Udgangen af Juli Maaned er der saaledes i Aar en Merindførsel paa 33,3 Mill. Kr., medens der paa samme Tid i Fjor var en Merindførsel paa 92 Mill. Kr. Af Nedgangen i Merindførselen skyldes 25,4 Mill. Kr. en Forøgelse det totale Eksportbeløb og 33,3 Mill. Kr. en Nedgang i Importværdien i Forhold til i Fjor. Saafremt den Tendens, der har gjort sig gældende i Danmarks Udenrigshandel i den forløbne Del af Aaret, holder sig i de resterende fem Maaneder — hvilket dog bl. a. afhænger af Prisudviklingen —, er det sandsynligt, at Aaret 1938 vil opvise en Merindførsel paa kun 30—40 Mill. Kr. imod 100 Mill. Kr. for Aaret 1937. En Merindførsel paa 30—40 Mill. Kr. vil utvivlsomt være mindre end det Beløb af fremmed Valuta, der tilføres Landet gennem Skibsfartens Indtægter og de øvrige Indtægtsposter paa vor Betalingsbalance over-

for Udlandet — udover Vare-Eksportens Beløb. Saafremt Nedgangen i Importværdien fortsætter de kommende Maaneder, vil 1938 sandsynligvis slutte med et Overskud paa vor Betalingsbalance.

Stigningen i Totalværdien af Importen for Juli i Forhold til samme Maaned i Fjor fremtræder især som et Resultat af en forøget Indførsel af Oliekager, Raatobak, Metervarer, Brændselolie og Automobiler, der imidlertid ikke har forrykket Billedet af de Tendenser til Importnedgang, der har været gældende for Aaret som Helhed.

Vor samlede Eksport til England i Aarets første syv Maaneder har udgjort 496,5 Mill. Kr. imod 459,7 Mill. Kr. i 1937, medens vor Import fra England samtidig er gaaet ned fra 379,1 til 329,5 Mill. Kr. Fra og med 1. Juli 1938 er Tallene for Samhandelen med Østrig indbefattet i Tallene for Tyskland, og herefter er vor Eksport til »Stor-Tyskland« i Aar forøget til 176,6 Mill. Kr. imod 159,7 Mill. Kr. for Januar—Juli 1937, medens vor Import fra Tyskland og Østrig tilsammen har andraget 216,2 Mill. Kr. i Aar imod 237,8 Mill. Kr. i Fjor.

ARBEJDSSTIDSPROBLEMET

De officielle Referater fra den sidst i Genève afholdte internationale Arbejdskonference foreligger nu.

Grundlaget for Generaldebatten var som sædvanligt den af Direktøren udsendte Aarsrapport, der i Aar var Direktør *Butlers* sidste, idet han havde ønsket at trække sig tilbage og blev erstattet med Direktør *John Winant*.

Konferencen var for de fleste Spørgsmaals Vedkommende af rent forberedende Natur. Særlig Interesse knytter sig til Spørgsmaalet om 40 Timers Arbejdsugen. Denne Benævnelse af Problemet er dog nu nærmest historisk, idet man ikke har villet fikserer noget bestemt Arbejdstimeantal, men har kaldt Spørgsmaalet »Almindelig Indførsel af Nedsættelse af Arbejdstiden«.

Det fremhæves, at medens Frankrig, New Zealand og Spanien indførte 40 Timers Arbejdsugen i 1936, er ingen fulgt efter i 1937. Snarere er der en Tendens til Forlængelse i Stedet for Nedsættelse, bl. a. i krigsførende Lande.

Direktør Butler udtaler, at Bevægelsen mod en kortere Arbejdstid stadig eksisterer, men at der mangler en vis Grad af Ensartethed i Tendensen, i Modsætning til, hvad Tilfældet var, da Washington-Konventionen blev vedtaget i 1919. Det er derfor nødvendigt at gaa metodisk og forsigtigt frem. Forslaget mandede ud i, at der skulde udsendes en Række Spørgeskemaer, og at Spørgsmaalet ater skulde tages op paa en senere Konference.

Fra Arbejdsgiverside gik man stærkt mod atter at behandle dette Spørgsmaal paa en senere Konference. Direktør Butler fremhævede, at Arbejdsgiverne nu mere end nogensinde anser det for umuligt at nedsætte Arbejdstiden og dog opretholde Produktionen og Levestandarden. Han fremdrog en Del Eksempler, der viste, at i de Lande, hvor 40 Timers Ugen var indført, var Indførselen ikke generel og gjorde navnlig opmærksom paa de franske Resultater: Produktionen var gaaet ned til 91 pCt. af Produktionen i 1928. Priserne var gaaet i Vejret, og Arbejdsløsheden var stigende.

De sidste Erfaringer fra Frankrig og 40 Timers Uge-Debatten viser jo ogsaa tydeligt, hvor de forkerte Veje gaar; man maa haabe, at der ikke sker større Skade ved de forskellige Genève-Debatter paa dette Punkt. Som Folkeforbundet efterhaanden udviklede sig, blev det egentlig kun den sociale Side af Folkeforbundet og Genève-Forhandlingerne, der havde Mulighed for at faa Værdi. Skal de nu ogsaa forkludres?

STORBRIANNIENS SKIBSFART

Der er i Aar i Storbritannien søsat 510,00 Tons, men samtidig kun kontraheret 142,800 Tons. Rederne klager over, at Skibsbygningspriserne er steget med 30—40 pCt. i Løbet af to Aar, men at Fragterne er faldet jævnt hele dette Aar. Meget af Prisstigningen skyldes Oprustningen. Naar »Queen Elizabeth« i denne Maaned søsættes ved Clyden, vil der ikke være nogen Liner under Bygning der, men derimod 57 Krigsskibe. Ved Tyne bygges 3 Tankskibe og en Del Passager- samt Lystbaade, men man har Ordre paa Krigsskibe for 50 Millioner Pund. Ved Barrow in Furness har Vickers 15,000 Mand i Arbejde paa Bygning af Krigsskibe. Belfast bygger 5 Handelskibe, en Krydser og et Hangarskib.

I denne Forbindelse kan nævnes, at engelske Værfter arbejder med en Plan, som skal forelægges Regeringen med Anmodning om Statsstøtte i Form af Subsidier til Bygning af Skibe for engelsk Regning. Rederne udsætter deres Kontrahering i Haab om lavere Tonnagepriser, men Staalværkerne svarer fremdeles, at der er ingen Udsigt til Nedgang i Staalpriserne i Aar. De Værfter, som kan bygge Krigsskibe, har det godt, men de andre mangler Ordre. Rederne svarer, at saa lave Fragter som nu berettiger ikke til Kontrahering, og man spaar, at Staal til Skibsbygning vil blive reduceret i Pris med mindst 1 Lstr. pr. Ton ved Aarsskiftet. Det beror kun paa Oprustningsordrerne, om Staalværkerne kan holde Priserne oppe.

Man ved ikke, hvorledes Regeringen vil stille sig til Kravet om Subsidier. Paa den ene Side har man Redernes antydede Anmodning om Subsidiering og paa den anden Side Skibsværfterne. Med de vældige Udgifter til Oprustningen kan Regeringen næppe gaa med til begge disse Krav, skriver Fagpressen, som gør opmærksom paa, at Hjælp til Værfterne ogsaa vil hjælpe Rederne. Regeringen ser med Velvilje paa Redernes Forsøg paa at faa en Kompensations-pool i Stand, og saa kunde Regeringen derefter hjælpe Værfterne og samtidig hjælpe Rederne til billig Tonnage.

Trampfarten ønsker Statsstøtte, og har det stærkt underbyggede Krav, at man har haft Subsidier før. Et andet stærkt Krav er Hensynet til det nationale Forsvar. Ønsker Regeringen, at England skal have større Tonnage, end Markedet kræver, saa er det naturligt, at Staten betaler. Der er dog ikke fremkommet nogen Udtalelse fra den engelske Regering om, at den engelske Tonnage er utilstrækkelig. Arbejdet med Oplægningsplanen viser, at der er Opposition fra de Redere, som har moderne Tonnage. Man ved ikke, hvorledes Afstemningen vil gaa, selv om man regner med tilstrækkelig Majoritet til, at Komiteen kan gaa videre med sin Oplægningsplan og søge de udenlandske Rederes Samarbejde.

VERDENSHANDELEN

Den samlede Verdenshandel er ogsaa i April Kvartal i Aar svundet ind, efter de sidste statistiske Beretninger. Man har samlet Materiale vedrørende 53 Stater Verden over, repræsenterende 90—95 pCt. af den samlede Verdensomsætning.

Disse Landes Omsætning viste for April Kvartal en Nedgang paa 5,8 pCt. i Forhold til Omsætningen i Januar Kvartal i Aar, og dette sidstnævnte Kvartal havde paa Forhaand vist en Reduktion paa 13,8 pCt. i Forhold til Januar Kvartal i Fjor.

Maaske kan det anføres som et ganske lille Lyspunkt, at en Sammenligning mellem Verdenshandelen i et Aars 1. og 2. Kvartal ret normalt plejer at vise en lille Tilbagegang for 2. Kvartal, — for Aarene 1925—38 er denne Nedgang beregnet til gennemsnitlig ca. 4,9 pCt., og Nedgangen i Aar ligger saaledes ikke saa overordentlig meget større end dette Gennemsnitstal.

Sammenligner man April Kvartal i Aar med det til-

svarende Kvartal i Fjor, kommer man til det Resultat, at den europæiske Samhandel i April Kvartal i Aar ligger ca. 13 pCt. lavere end for April Kvartal i Fjor, mens Nedgangen i den oversøiske Handel, mellem Europa og de oversøiske Lande, er noget større, nemlig paa 2,2 pCt. For de europæiske Lande viste April Kvartal i Aar, sammenlignet med Januar Kvartal, en Nedgang i Importen med 4,3 pCt., men i Eksporten med 5,6 pCt., mens Forholdet for de ikke-europæiske Lande har været det omvendte, idet Eksporten dér er aftaget med 8,7 pCt., Importen kun med 5,7 pCt.

Men alt i alt vil det ses, at der paa alle de nævnte Omraader er Nedgang. Og at Verdenshandelen derigennem paa ny bevæger sig henimod en Periode, hvis Konsekvenser kan blive alvorlig for ogsaa Skibsfarten og derigennem for adskillige Landes Hjemførelse af betydende Poster udenlandsk Valuta, synes der desværre ikke Tvivl om.

Bedømmelsen af de nu forestaaende Verdenskonjunkturer er derfor ogsaa yderst forsigtig.

Et engelsk Blad fastslaar videre, at Begivenhedernes Udvikling i Lande som Frankrig, England og U. S. A. har godtgjort, at en forøget Aktivitet paa Hjemmemarkedet ikke er tilstrækkelig til at udligne en reduceret Dellagelse i den internationale Samhandel, — i England er Nedgangen i Eksporten samtidig blevet fulgt af voksende Stilstand paa Hjemmemarkedet.

I nogen Grad maa man, hedder det i et engelsk Blad, se hen til, at den i Aar ret udpræget aktive Handelsbalance i U. S. A. vil kunne danne Baggrund for en voksende amerikansk Import, saaledes at Verdenshandelen maaske derigennem vil kunne stimuleres i nogen Grad.

Omtrent samtidig dermed skrives i Dr. Schachls specielle Organ, nogle tyske Udtalelser om Bedømmelsen af Konjunkturerne. Det tyske Blad regner i nogen Grad med visse Muligheder for en Konjunkturbedring, men skriver videre, at hvis den skulde vise sig at komme, vil den utvivlsomt gaa meget langsomt.

Bedømmelserne fra alle Sider er saaledes fuldt enige om, at der fortsat i den forløbne Del af indeværende Aar er sket en konstant Tilbagegang i Verdenshandelen, dels at mange Momenter stadig lægger sig hindrende i Vejen for en Ændring over til en opadgaende Konjunktur. Det synes, som om man fra alle Sider i Virkeligheden ser hen til U. S. A. som det Land, hvorfra Bedringen skulde komme.

LANDBRUGSEKSPORTEN

Statskonsulent S. Sørensen, London, udtalte for Sleden i et Radio-Interview bl. a.:

— Vor Samhandel med Tyskland er i Realiteten baseret paa Varebylning, og vi har endog forpligtet os til at købe for et større Beløb, end vi sælger for, et Forhold, som man i England har Opmærksomheden stærkt henvendt paa.

Afsætningsforholdene paa det engelske Marked spiller en afgørende Rolle for Rentabiliteten i dansk Landbrug; men Kurven for Forretningsaktiviteten i Storbritannien viser desværre Nedgang i den forløbne Del af Aaret, og Arbejdsløsheden er betydeligt større end paa samme Tid i Fjor. Naar Købeevnen alligevel ikke er gaet ned, skyldes det, at de beskæftigede Arbejdere tjener mere end sædvanligt, navnlig paa Grund af Oprustningen.

Situationen i vort store Aftagerland maaner til Eftertanke, og Regeringen derovre har allerede under Overvejelse Foranstaltninger til at modvirke Arbejdsløsheden, naar den ekstraordinære Oprustning er tilendebragt.

Med Hensyn til Fremtiden nærer man i Handelskredse visse Betæneligheder. Lagrene af Smør i England er betydeligt større end sædvanligt, og Udsigterne for Produktionen paa den sydlige Halvkugle er foreløbig gode.

Angaaende Ægmarkedet udtalte Statskonsulent Sørensen, at den engelske Regering er kommet til Erkendelse af, at en kvantitativ Regulering af Importen er nødvendig for at stabilisere Priserne paa Markedet. Lovforslag ventes forelagt i den kommende Parlamentssamling, der begynder i November. Det er ikke Hensigten at gennemføre en permanent Regulering, saaledes som Tilfældet er med Bacon. Hensigten er at gribe ind, naar Markedet overfyldes, og der er Fare for et betydeligt Prisfald.

Foreløbig er Afsætningsforholdene gunstige, men der er Grund til at henlede Opmærksomheden paa, at Nedgangen i Fjerkræbestanden i Storbritannien er standset, og at man er fast besluttet paa atter at øge Ægproduktionen. De lave Kornpriser vil uden Tvivl animere til øget Hønselhold, og derfor er det sikkert klogt, om vi ser Tiden an. En øget Eksport kan medføre Vanskeligheder i den kommende Tid.

Statskonsulenten mente, at en Kvalitetsforbedring og bedre Emballage kan give os en bedre Stilling paa Markedet.

Baconeksporten har været ret konstant i de senere Aar. Med Hensyn til Fremtiden er der Grund til at understrege, at de britiske Svinetællinger viser en Tilbagegang. Dette Forhold vil medføre, at der i Løbet af Efteraaret og Begyndelsen af 1939 vil blive leveret færre Baconsvin til de britiske Slagterier, og vi tør derfor haabe, at Grundkvotaen ikke bliver nedskåret fra 1. Oktober. Alt tyder paa, at vi i hvert Fald endnu et Aars Tid kan regne med ugentlige Leveringer som hidtil.

SKIBSFARTEN PAA FÆRØERNE

I Henhold til Lov af 25. Marts 1933 om den færøske Statistik er der truffet Bestemmelse om, at der til Det statistiske Departement skal indsendes kvartalsvis Indberetning om Skibsfarten mellem Færøerne og det øvrige Danmark og Udlandet i Form af Blanketter, hvoraf udstedes een for hvert Skibsanløb i færøsk Havn.

I det følgende er anført Resultatet af Bearbejdelsen af det indkomne Materiale for Tidsrummet fra April Kvartal 1936 til Udgangen af 1937. Indberetningerne er ikke indgaaet fuldstændigt, navnlig ikke for 1936.

Der er ikke som i den øvrige danske Skibsfartsstatistik anført nogen Deling efter Skibenes Art, da der bortset fra Fiskerfartøjer kun ganske undtagelsesvis sker Anløb af Sejlskibe eller Sejlskibe med Hjælpe-motor. Enkelte Anløb, saaledes af Inspektionskibe og Skoleskibe, er udeladt.

Den samlede Skibsfart paa Færøerne, fraregnet Fiskerfartøjer, i hvert Kvartal fra April Kvartal 1936 till Oktober Kvartal 1937 var:

1936	Ialt		Rutefart	
	Skibe	Reg. Tons	Skibe	Reg. Tons
April Kvartal	56	38,183	33	28,980
Juli —	60	43,134	47	37,203
Oktober —	40	32,264	31	26,144
1937				
Januar Kvartal	40	30,757	28	23,528
April —	44	30,203	30	23,840
Juli —	41	27,583	21	18,762
Oktober —	37	28,035	23	20,278
I hele Aaret 1937	162	116,578	102	86,408

MEDDELELSER FRA DANSK

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Jull Maaned 1938

I Juli Maaned 1938 er udført 259,386 t. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 13,305 t., mod 279,616 t., deraf til Danmark 2000 t. i Juni Maaned. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig	107,541
Sverige	74,563
Italien	22,550
Danmark	13,305
Brasilien	11,265
Norge	10,490
Belgien	8,612
Jugoslavien	7,410
Finland	3,650
259,386	

Gdynia Havn i Juni 1938

Der indgik i Maanedens Løb 539 Skibe med 547,779 N.R.T. mod 540 Skibe med 514,214 N.R.T. i Maj 1938.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Polen	66	77,000
Danzig	1	360
England	17	45,090

Endvidere er foretaget en Fordeling af Farten i Aaret 1937 efter Skibenes Nationalitet og efter Landene, hvorfra Skibene er ankommet, og hvortil de er afgaaet. Opgørelsen omfatter ikke Fiskerfartøjer. Det fremgaar heraf, at Forbindelsen, hvad Sejlads-hyppigheden angaar, er omtrent ens for det øvrige Danmark og for hvert af Landene Island, Norge og England; derimod er Skibenes Tonnage noget mindre for Norge og England. Fra det øvrige Danmark er indgaaet 44 Skibe med 34,000 Reg. T., fra Island 44 Skibe med 40,000 Reg. T., fra Norge 36 Skibe med 24,000 Reg. T. og fra England 33 Skibe med 16,000 Reg. T., og der er til de fire Lande udgaaet henholdsvis 32,000, 34,000, 27,000 og 14,000 Reg. T. Forbindelsen med det øvrige Danmark og med Island foregaar ganske overvejende med Ruteskibene. Til Spanien, Italien og andre Lande, som ogsaa hovedsagelig omfatter sydeuropæiske Lande, er udgaaet 11 Skibe paa 7,000 Reg. Tons netto.

Endvidere viser det, at norske Skibe udfører Halvdelen af Farten paa Færøerne, og færøske og øvrige danske Skibe omtrent hele den anden Halvdel. Farten paa England og Sydeuropa udføres hovedsagelig af norske Skibe.

En tredje Tabel angiver for Aaret 1937 det samlede Antal Skibsanløb og Skibenes Reg. Tonnage i hvert enkelt Distrikt med Angivelse af Rutefartens Andel. For Thorshavn antages Opgørelsen af Rutefarten at være fuldstændig, medens dette formentlig ikke er Tilfældet for alle de øvrige Distrikter.

	Ialt		Rutefart	
	Skibe	Reg. Tons	Skibe	Reg. Tons
Thorshavn	153	109,663	102	86,408
Trangisvaag	31	17,947	24	14,553
Klaksvig	23	14,230	21	13,311
Vaag	50	29,722	26	15,381
Vestmanhavn	14	7,688	2	1,314
Fuglefjord	48	24,408	22	13,239

Der foreligger endvidere Indberetning om Anløb i færøske Havne af Fiskerfartøjer, som ikke er hjemmehørende paa Færøerne, medens der ikke indsendes Oplysninger om færøske Fiskerfartøjer.

Der foregaar i hvert Kvartal henvend 200 saadanne Besøg. I hele Aaret 1937 ankom 828 Fartøjer paa tilsammen 74,000 Reg. T., hvoraf 681 paa 69,000 Reg. T. var engelske og 147 paa 5,000 Reg. T. var af andre Nationaliteter, hovedsagelig norske. Gennemsnitsstørrelsen var langt større for de engelske Fartøjer end for de øvrige.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Danmark	107	64,490
Estland	27	18,033
Finland	58	64,628
Frankrig	1	1,331
Grækenland	9	24,249
Holland	19	4,786
Litauen	1	612
Lolland	20	26,469
Tyskland	51	33,644
Norge	43	42,279
Sovjetrusland	2	2,933
U. S. A.	7	21,834
Sverige	94	66,523
Italien	16	53,515
539		547,779

Vareindførslen i Juni androg 119,789 Tons mod 107,917 Tons i Maj Maaned. Af indførte Varer kan nævnes: 955 Tons frisk Frugt, 1,320 Tons Saltsild, 958 Tons raa animalsk Fedt, 2,824 Tons Huder, 5 Tons Tjære og Smøremidler, 538 Tons Olie, 3,637 Tons Uld og Uldaffald, 44 Tons Farver, 39,314 Tons gammelt Jern, 801 Tons Maskiner, Apparater og Dele dertil, 753 Tons Automobileer og Motorcykler, 1,024 Tons Papir, Pap o. l., 8,906 Tons Bomuld og Bomuldsaffald, 274 Tons vegetabilsk Fedt og Olie, 172 Tons Tran, 50 Tons Frø, 149 Tons Bomuldsstoffer og 1,146 Tons Garvestoffer.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

For enkelte Markeders Vedkommende syntes der i den forløbne Uge at kunne skimtes en noget lysere Tone. Udviklingen gaar desværre langsomt, fordi Korntransporterne i Øjeblikket er indskrænket til Minimum, ligesom naturligvis den storpolitiske Spænding i Forbindelse med Løsningen af det sudetertyske Spørgsmaal medfører en overordentlig nervøs Atmosfære paa Verdensbørsen, saaledes at Varehandelen kun drejer sig om at dække det aller mest presserende Behov. Der synes dog at være Basis for et bedre Fragtmarked, fordi Lagrene for en lang Række Varers Vedkommende paa Grund af den ringe Import i det sidste halve Aarstid er minimale, og saasnart den politiske Stenning er roligere, vil Købmændene utvivlsomt gøre Forretning i større Stil.

De forskellige Kornmarkeder har ikke vist større Forandringer i den forløbne Uge. River Plate Markedet har kun taget 2—3 Baade, som rapporteres at være sluttet til Minimalraten. Et ikke helt ringe Antal Baade har efterhaanden forladt dette Marked i Ballast, og Tonnagesituationen er nu væsentlig bedre, end den har været i lange Tider, saaledes at der er Haab om bedre Forhold, saasnart Købmændene begynder at operere i større Format. Til Destinationer uden for Minimalrangen cirkulerer der en Del Ordre, bl. a. Bahia Blanca/Callao, som stadig kun indikerer 14/6d., Bahia Blanca/Vera Cruz 18/6d., og endelig kan der slutes Linseed fra Santa Fé til Montreal til 17/-.

Fra Golfen var der enkelte tentative Forespørgsler efter Tonnage paa Basis af de nye Minimalrater, men det lykkedes ikke for Befragterne at sælge. St. Lawrence har laget enkelte handige Baade paa Basis af Minimalraten til U.K./Cont., og der søges endnu enkelte 5,000/6,000 Tonnere for September/Oktober Lastning. Montreal/Skandinavien er sluttet til 17c. for Oktober Lastning.

Australien har været urepræsenteret i denne Uge, og der er tilsyneladende kun een positiv Ordre paa Markedet til Europa, hvorimod der stadig kan gøres Forretning til Nordkina paa Basis af omkring 19/6d., ligesom der noteres 7,000 Tons Hvede i Sække fra Victoria eller Vestaustralien til Calcutta eller Bombay for Oktober/November Afskibning til omkring 18/-. Fra Sortehavet sluttede Russerne et enkelt Skib til Antwerpen eller Rotterdam til 10/6d. og er aaben for yderligere Tonnage indtil 8,000 tons for September/Oktober Lastning til omkring samme Rate.

Enkelte af de øvrige oversøiske Markeder har vist nogen større Aktivitet. Fra U. S. Atlantic søges stadig Tonnage til Gdynia til 16/-. Fra St. John/Halifax er der sluttet et Par Ladninger Kartofler til Buenos Aires til omkring \$8.—. Cuba Sukker er stadig meget rolig. Der sluttedes kun en enkelt Baad til Gøteborg til 16/- September Lastning. Til U. K./Cont. indikerer 14/6d. for stor Tonnage Basis Cuba Lastning. Fra Golfen er der ret god Efterspørgsel efter tidlig Tonnage for Scrapjern til Japan, og Raterne har vist en svag Tendens til Stigning. Der kan antagelig faas

omkring 15/- for sen September Baad. Paa Netcharter indikerer \$3.20 U. S. Gulf/Japan.

Pacifickystmarkedet har været noget livligere. Der er sluttet et Par danske Baade for Scrapjern til Japan til Rater mellem \$3.30 og \$3.60, hvilket kan gættages. Ligeledes er der sluttet Tonnage for lumber til Nordkina til omkring £5,000 for 320,000 Cbft. bale Baad. Intercoastal lumber indikerer stadig \$11.25, og fra British Columbia til U. K. er sluttet græsk Tonnage til 22/6d., hvorimod engelsk Tonnage forlanger 233d., for lignende Forretning. Fra British Columbia noteres iøvrigt forskellige Kornlaster til U. K. til Rater omkring 22/6d.

Østens Markeder er stadig faste, specielt for tidlig Tonnage. Soyabønner kan antagelig i Dag slutes til omkring 28/6d. for September/Oktober. For tidlig Tonnage fra Saigon indikerer 30/- til Bordeaux/Rotterdam range. Antracit fra Port Redon vil betale 24/6d. f.i.o. til fransk Atlanterhavshavn, ligesom Befragterne er aabne for en Baad til Montreal, for hvilken de har budt 23/9d., men sidstnævnte Ladning maa antagelig betale 25/-.

De indiske Markeder er uden større Forandring. Madraskyst Kerner indikerer 28/-, 2/6d. mindre for Karachi Lastning.

Fra Sydafrika noteres stadig forskellige Kornlaster til uforandrede Rater for østlige Destinationers Vedkommende. Iøvrigt sluttedes en 7,000 Tonner Durban/Buenos Aires til 12/6d.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene uforandrede. Kul udgaende ligger stadig omkring 6/- Wales/Port Said, og Wales/Buenos Aires er sluttet adskillige Gange til 12/6d.

Middelhavet/hjem er en Smule mere aktivt, og specielt for prompt Tonnage er det lykkedes at opnaa et mindre Tillæg i Raten. Paa Grund af den varierende Karakter paa disse Markeder er det vanskeligt at give nogen Gennemsnitsrate. Fra Sortehavet er Russerne stadig i Markedet for Erts til Continentet til Rater omkring 10/9d., men Redernes Idé ligger noget højere.

Paa Trælastmarkederne er der desværre stadig kun ringe Tegn til forøget Aktivitet, men Sæsonen er jo endnu ikke sluttet, og det haabes stadig, at de sidste Maaneder vil bringe noget mere Liv.

Timechartermarkedet har været noget roligere. Russerne har taget yderligere Tonnage for Middelhavs-fart paa Basis af Balwhite Schemets Minimalrater. I Vestindiafarten er sluttet 3,000 Tonner for Rundtur til \$1.35. Gode 4,000 Tonnere kan antagelig faa 10c. mere. For stor Dieseltonnages Vedkommende er der jævn Efterspørgsel saavel for kortere Rundture, som for Perioder indtil 18—2 Maaneder. For 3—4 Maaneders Periode er sluttet til omkring 4/6d. Levering og Tilbagelevering denne Side, men for længere Perioders Vedkommende er Differencen mellem Redernes Forlangender og Befragternes Ideer temmelig stor, og næppe nogen Reder vil i Dag acceptere under 5/- for 12 Maaneder.

Vareudførslen i Juni androg 579,830 Tons mod 606,536 Tons i Maj Maaned. Af udførte Varer kan nævnes: 660 Tons Malt, 2,616 Tons Korn, 111 Tons Kartofler, 90 Tons saltede Skinker o. a. saltede Varer, 1,381 Tons Bacon, 2,320 Tons Pølsevarer, 1,872 Tons Smør, 2,178 Tons Æg, 2,102 Tons Oliekager, 943 Tons Cement, 1,042 Tons Finér, 406,807 Tons Eksportkul, 90,934 Tons Bunkerkul, 6,385 Tons Koks, 2,749 Tons Støbejern og Jernrør, 10 Tons Grøntsagskonserves og 106 Tons Huder.

Vareomsætningen over Danzigs Havn i Juli Maaned 1938

Vareomsætningen over Danzigs Havn i Juli var: Indførsel 199,674.2 tons og Udførsel 507,008.4 tons.

Til Sammenligning skal ansøres, at Indførslen i Juni Maaned andrig 168,024.7 t., Udførslen 469,011.2 t.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 3,500 t. Sild, 4,400 t. Sten, 142,000 t. Erts, 4,600 t. Svoivkies, 4,700 t. Stenkul, 1,000 t. Tjære, 1,500 t. Koks, 6,700 t. Nafta-Produkter, 8,300 t. Gødningstof, 5,000 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 6,000 t. Korn, ca. 1,500 t. Mel, ca. 356,700 t. Stenkuld, ca. 26,800 t. Koks, ca. 1,400 t. Sukker, ca. 1,200 t. Klid, ca. 2,500 t. Oliekager, ca. 11,200 t. Melasse, ca. 1,000 t. Soda, ca. 3,600 t. Gødningstof, ca. 3,500 t. Kali, ca. 79,300 t. Træ, ca. 2,700 t. Jern og Staal, ca. 1,000 t. Metaller og Metalvarer.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Rekord-Trafik paa Londons Havn

Londons Havn har udsendt Oversigt over Trafiken paa Havnen i 1937, og det ses heraf, at der er sat ny Rekord med 62,645,758 Netto Register Tons. Nedenstaaende bringer vi en Række Tal, der illustrerer Udviklingen:

	Netto Tons
1913	40,080,282
1918	14,564,008
1920	32,758,604
1923	47,064,975
1926	49,278,173
1927	52,578,755
1928	55,423,681
1929	57,578,455
1930	58,085,598
1931	56,074,556
1932	53,903,886
1933	56,480,004
1934	58,947,642
1935	59,728,150
1936	62,151,310
1937	62,645,758

I Forhold til Trafiken Aaret før Verdenskrigens Udbrud er der en Stigning paa over 50 pCt. Under Krigen dalede Trafiken stærkt, helt ned til 14,5 Mill. Tons i 1918. Derefter har der været jævn Stigning bortset fra Aarene 1931 og 1932.

Aflevering

Aalborg Værft A/S har den 31. August i Göteborg afleveret sin Nybygning Nr. 59, Fragtmotorskibet »Fryken«, til Rederiaktiebolaget »Ferm« af Broström-Concernen.

Det nye Skib, der er et Søsterskib til det af Værftet for to Aar siden leverede m.s. »Ferm«, har følgende Hoveddimensioner: 200' X 33' 0" X 14' 6" og laster 1250 Tons ved et Dybtgaaende paa 14' 4".

m.s. »Fryken« er bygget med Maskineriet agter, og hele Indretningen for Officerer og Mandskab er ogsaa anbragt her med store og lyse Lukafer og Messer samt Lukaf for Kaptajnen med tilstødende Salon paa Baadedækket.

Skibet, der har dobbelte Master, har 2 store Lastrum og 3 store Luger. Ved hver Luge findes 2 Lossebomme, der hver kan løfte 5 Tons.

Maskineriet bestaar af en »Atlas-Polar-Dieselmotor« paa 800 HK. Hjælpe motorerne er af Burmeister & Wain's Fabrikal. Paa Prøveturen blev maalt en Fart af 11½ Knob.

Prøveturen forløb i enhver Henseende tilfredsstillende. Som et Udtryk for Anerkendelse har Rederiet skænket 1000 svenske Kroner til Værftets Arbejdere.

Zeebrugge

Fra og med den 1. September d. A. og indtil videre er Dagspriserne for Bunkerkul i Zeebrugge reduceret med 6d. per ton til:

	Lastet	I Ballast
25—49 Tons	23/6d.	22/6d.
50—99 »	22/6d.	21/6d.
100—499 »	21/0d.	20/6d.
500—999 »	20/9d.	20/3d.
1000 Tons og mere	20/3d.	20/0d.

alt per 1000 kg fob., inkl. sædvanlige Havneudgifter ved Anløb udelukkende for Bunkers, Lods ind og ud, Toldklarering, Kajpenge, sædvanlige Slæbebaadsomkostninger (25—99 Tons dog uden Slæbebaad).

Trimming: 6d. per Ton extra.

Kontraktabat: 6d. per Ton.

Levering: Dag og Nat, Søn- og Helligdage uden extra Omkostninger.

Norske Oplægninger

I Norge var der den 1. September oplagt 101 norske Skibe paa ialt 502,278 Tons d.w. mod den 1. August i Aar 98 Skibe paa ialt 515,957 Tons dw.

27 af de oplagte Skibe var Tankbaade — 11 Dampere og 16 Motorskibe — paa tilsammen 261,358 Tons dw.

Det nye Opmaalings-skib

Orlogsværftets Nybygning Nr. 164 er nu blevet køllagt paa Værftets Byggebedding Nr. 1.

Nybygningen er det nye Opmaalings-skib »Freja«, som ventes at være klar til Søprøver i April 1939. »Freja« skal anvendes til Opmaalning i de danske Farvande, bygges til Erstatning for det gamle Opmaalings-skib »Marstrand«, der nu er hugget op. Skibet faar et Displacement af 315 Tons og bliver 40 Meter langt og 7 Meter bredt med et Dybgaaende paa 2,2 Meter. Maskineriet bliver et oliefyret Dampanlæg, og Skibet skal have en Fart af ca. 10 Knob.

Skibet tænkes udstyret med alle moderne Hjælpe midler

for et Opmaalings-skib — Ekkolod, S. A. L.-Log foruden Radiostation og Radiopejler. Besætningen bliver paa 30 Mand.

Tysk Skib bygget ved norsk Værft

I Torsdags søsattes ved Nylands Værft i Oslo et nyt Skib til Tyskland; ellers er det i Reglen Norge, der faar bygget i Tyskland.

Skibet — en Damper — bygges til Argo Reederei, Richard Adler & Co. i Bremen, og fik Navnet »Dr. Heinrich Wiegand«. Det er en moderne Lastbaad paa 2550 Tons d.w., isforstærket med ventilerede Lastrum og nyeste Lossegrejer. Der indrettes Plads til 12 Passagerer. Besætningsrummene indrettes efter de officielle Forskrifter for »Schönheit der Arbeit«. Skibet skal drives af en Turbo-Compound-Maskine og have en Fart paa 12 Knob.

»Basarabia« paa Prøvetur

Det andet af de to Motorskibe, som Burmeister & Wain har bygget til Rumænien, »Basarabia«, har været paa Prøvetur i Sundet.

Denne Tur foretoges nærmest med Kompasretning og Efterprøvning af Radioinstallationen for Øje, idet Skibet i de bornholmske Farvande i Dag foretager Fartprøve. Som det vil erindres, var Søsterskibet »Transilvania« beregnet til at løbe 23 Knob; men ved Prøveturen i Sundet naaede man op paa en Fart af 24,5 Knob. Antagelig bliver »Basarabia«s Fart lige saa stor.

Fra Bornholm gaar »Basarabia« tilbage til B. & W. for at faa Tæpper og Møbler om Bord. I Midten af Maanedagen gaar den til Sortehavet for at gaa ind i den rumænske Rute paa Alexandria.

Hull's Lord Mayor's Besøg

Mandag ankom Byen Københavns engelske Gæst, Lord Mayor'en i Hull, Alderman F. E. Woodliffe hertil.

Lord Mayor ledsages af sin Frue, og Følget bestaar desuden af Sheriffen, Mr. Wallace Rockett med Frue, Viceborgmesteren, Alderman Frederick Holmes og Frue, Byraadsmedlemmerne Mrs. Slimming, Mr. F. R. Fryer, der er Fører for den borgerlige Gruppe, og Mr. W. Benson, begge med Fruer, samt Mr. H. M. Harrison, Lord Mayors Sekretær, Mr. A. Hardaker, og Lord Mayors Beadle (Byraads tjeneren).

Foruden Byen Københavns Fest for Alderman Woodliffe gav Dansk Dampskibsrederiforening, Grosserersocietet, Industriraadet og Landbrugsraadet Tirsdag Aften paa Skydebanen en Middag til Ære for Byens Gæst.

Paa Værternes Vegne holdt Direktør I. A. Korbjerg Taler for de engelske Gæster og udtalte:

Paa dansk Landbrugs, paa Industriens, paa Handelens og paa Skibsfartens Vegne er det mig en Ære at tale for vore Gæster fra Hull. I Aarhundreder har Danmark og England været knyttet sammen med talrige stærke kulturelle Baand, og i mange Aar har et frugtbart Venskab hersket mellem de to Lande.

For fem Aar siden gjorde Verdenskrisen det nødvendigt for England, som den gjorde det for saa mange andre Lande, at lægge visse Baand paa den frie Vareudveksling mellem Landene, som indtil da havde været raadende, men det er mig en stor Glæde at kunne udtale, at de Betingelser, som blev sat i Handelsoverenskomsten i 1933, er blevet praktiseret paa en sandan Maade, at Danmark har øget sine Køb i England med mere end 40 pCt., saa at Danmark, til Trods for sin Lidenhed, nu er Englands trødestedste Kunde i Europa.

I mange Aar har engelske og danske Skibe i godt Samarbejde sejlet Handelssejlsads mellem Hull og København, og jeg føler, at de Forbindelser, som allerede eksisterer mellem Handelen i de to Byer, vil blive styrket gennem den Lejlighed, vi i Aften har haft til at komme i Kontakt med Dem, My Lord Mayor, og Deres Selskab.

Med de Ord udbragte Direktør Korbjerg en Skaal for de engelske Gæster.

Paa Lord Mayors Vegne takkede Mr. Frederick Holmes de Organisationer, der havde indbudt til Festen, og rettede en særlig Tak til Prins Axel.

Møde i Havnebestyrelsen

Havnebestyrelsen holdt Fredag Møde, hvor blandt andet Havnedirektør Laub fremsatte Forslaget om et Knud Rasmussen Monument paa Langelinie.

Havnedirektøren anbefalede, at man bevilgede de fornødne 2500 Kr. til Stenens Fundamentering. Generalkonsul Johan Hansen var ikke begejstret for Monumentets Placering paa Molens Yderpunkt med en dansende Isbjørn som Pendant paa Molens søndre Yderpunkt. Og Direktør Fløtkjær advarede imod at gaa videre med Opstilling af Monumenter paa Langelinie, idet han tiltraadte Forslaget. Dermed blev dette endstemmig tiltraadt.

I Mødet bevilgedes endvidere de krævede 200,000 Kr. til Bolværksomsætning ved Lynettehavnen samt 11,000

Kr. til Udrustning af Havnevæsenets »Grane« med elektrisk Projektorbelysning og Installering af Højttaleranlæg til Brug under Baadens Anvendelse henholdsvis ved Bugsering om Natten og ved besøgendes Omvisning i Havnen. Endelig bevilgedes 3000 Kr. til Installering af Radio-Telefonanlæg i Havnepolitibaaden.

Resultater fra Udvalget angaaende Spærretimer ved Broerne foreligger ikke endnu, hvad der blev paatalt.

Ny Overenskomst for Radiotelegrafisterne

Radiotelegrafisterne glemte sidste Efteraar rettidigt at sige deres Overenskomster op, men Rederiforeningen har alligevel indvilliget i at slutte en ny Overenskomst. Herefter faar da ca. 100 Radiotelegrafister, Overenskomsten omfalder, foruden den 2 pCt. Lønforhøjelse fra 1. April 1938 yderligere 2 pCt. med tilbagevirkende Kraft. De sidste 2 pCt. forhøjes den 1. April 1939 til en 5 pCt., saaledes at de ialt faar 6—7 pCt.s Forhøjelse.

Oplægningerne

Tallet for Oplægningerne var Tirsdag den 6. September 41 Skibe med 56.227 BRT., 83.745 Tons d.w. mod i forrige Uge 40 Skibe med 54.869 BRT., 82.032 Tons d.w.

Søsætning

Paa Frederikstad mek. Værksted søsattes forleden en ny Frægtdamper til Skibsreder A. P. Møller, København. Det nye Skib har Værftets Byggenummer 291 og bygges til »Norsk Veritas« Klasse. Det er paa 3320 Tons d.w. med en Lastekapacitet paa 225,600 Kbf. Korn. Skibet faar Kedlerne paa Dæk og drives af en Frederikstad Dampmotor, det bliver Nr. 19 i Rækken af denne Type fra Fredrikstad mek. Værksted.

Det nye Skib, der fik Navnet »Margit Mærsk«, skal være færdig til Aflevering i Begyndelsen af November Maa-ned.

Skibsfartsnationalisme

De nationalistiske og protektioniske Bestræbelser i Forbindelse med Skibsfart og Skibsbygning kan i disse Tider give sig de mærkeligste Udtryk. Et af de nyeste Eksempler kommer fra England, hvor Sir William Wayland, M.P. for Canterbury hos Firmaet F. T. Everard & Son, London and Greenhille, har anmodet om at faa sit næste Skib, der søsattes, døbt i engelsk Øl i Stedet for i udenlandsk Vin. Naar man anstrenger sig for i størst mulig Udstrækning at anvende engelske Firmaer og engelske Varer ved Skibets Bygning og Udrustning, saa var det, siger Sir William, ikke mere end rimeligt og i Plan med de øvrige Forholdsregler at døbe Skibet med en Flaske

Royal ale, f. Eks. Kings Brew eller Prince's Brew, i Stedet for at anvende udenlandske Varer, der trænger sig ind. I sit Svar herpaa siger Direktøren for F. T. Everard & Son, at han skal drage Omsorg for, at Sir Williams næste Skib døbes i Kentish beer, og at han er glad ved at kunne støtte Hjemmeindustrien paa alle mulige Maader.

Skoleskibet »Danmark«s Vintertogt

Statsskoleskibet »Danmark«s Bestyrelsesraad har nu lagt Bestemmelse angaaende Skibets forestaaende Vintertogt. Det kommer i Aar til at strække sig over henimod 7 Maaneder med Anløb af Falmouth, Madeira, Pernambuco i Brasilien, den britisk-vestindiske Ø Barbados, den hollandske Ø Curacao, der ligger i det caribiske Hav Nord for Venezuela, og som sidste Anløbshavn Tampa paa Floridas Vestkyst.

Togtet gaar derefter atter over Atlanterhavet med den franske Kanalhavn Boulogne som første Anløbshavn og derfra gaar Turen direkte til København.

PERSONALIA

50 Aar

Kaptajn A. S. Meyer, der er Fører af Dampskibsselskabet Trios Damper »Teddy«, fyldte i Gaar 50 Aar.

Kaptajn Meyer, der er af gammel Sømandsslægt og født i Aarhus, kom til Søs med Sejlskibene i 1903. Efter overstaaet Eksamen i 1911 sejlede han en Tid som Fører i Rederiet Carl og senere i Rederiet Rødby Havn. En Række Aar var han Fører af Motorskonnerter, indtil han i 1933 blev Fører af »Trio«.

Dødsfald

En gammel Sejlskibsfører, Kaptajn Niels Chr. Mogensen, Svaneke, er død, 75 Aar gammel. Kaptajn Mogensen førte i mange Aar »Anna« af Svaneke, indtil for 4—5 Aar siden. Han gik da i Land, men var Skibets Reder til sin Død.

En kendt Skibsfører, Kaptajn Chr. N. Christensen, er død, 75 Aar gammel.

Kaptajn Christensen kom i 1882 til Søs, tog Styrmands-eksamen paa Svendborg Navigationsskole i 1890 og var i nogle Aar derefter Styrmand i Kryolitselskabets Damper »Fox«. I 1893 traadte han ind i Holm & Wonsild som Styrmand. I næsten 40 Aar sejlede han for dette Rederi, først som Styrmand, siden som Skibsfører, og gik i Land i 1932 fra Dampere »Birthe«.

POSITIONSLISTE PR. 6. SEPTEMBER 1938

A

s.s. Aalborg ank. Kbhvn. 18.3.
s.s. Aarø pass. Ushant 27.8. p. R. t. Setubal.
s.s. Aarø, Bastrup, ank. Aalborg 3.9.
s.s. Aase ank. Gravesend 2.9.
m.t. Aase Mærsk ank. N. Waterweg 1.9.
s.s. Absalon afg. Kbhvn. 30.8.
m.s. African Reefer ank. Seattle 29.8.
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Rotterdam 6.9. hjg.
s.s. Agnete ank. Kbhvn. 6.8.
s.s. Agnete Mærsk afg. Swansea 17.8.
s.s. Alf afg. Burntisland 1.9. til Aarhus.
s.s. Alfa pass. Ushant 3.9.
s.s. Algarve afg. Algier 1.9. til Alexandria.
s.s. Algier ank. Antwerpen 6.9.
s.s. Alabama afg. Bahia Blanca 26.8. til Madeira.
m.s. Almena afg. New York 18.8. til Azua.
m.s. Alsia, Borch, pass. Guardafui p. R. t. Aden 5.9. hjg.
s.s. Alssund, Hansen, ank. Odessa 4.9.
s.s. American Reefer ank. Rio de Janeiro 5.9.
m.s. Amerika, Dahl, ank. Kbhvn. 18.8.
m.s. Anglo Mærsk afg. Buenos Aires 17.8. til Curacao.
m.s. Anna Mærsk ank. Philadelphia 1.9.
s.s. Anna pass. Gibraltar 5.9.
m.s. Annam, Skjoldam, ank. Hakodate 5.9. hjg.
s.s. Anne afg. N. Waterweg 30.8. til Oslo.
m.s. Argentina afg. Gøteborg 6.9. til Helsingborg.
m.s. Arizona ank. Rosario 31.8.
s.s. Arnold Mærsk afg. Famagusta 23.8.
m.s. Asbjørn, Bjark, afg. New York 3.9. til California.
m.s. Asia, Andersen, pass. Ushant p. R. t. Cape Town 3.9. udg.
s.s. Askø, Hansen, ank. Lorient 5.9.
s.s. Aslaug afg. Alexandria 27.8. til Jaffa.
m.s. Asnæs pass. Brunsbüttel 4.9.
m.s. Astoria, Nørregaard, ank. Antwerpen 4.9.
s.s. Astra ank. Kbhvn. 30.8.
s.s. Astrid, Madsen, afg. Philadelphia 3.9. til New York.
m.s. Australian Reefer pass. Flores 3.9.
m.s. Australien, Rasmussen, ank. Nakskov 25.8.
s.s. Avance oplagt.

B

s.s. Belgien pass. Skagen 1.9. sydg.
m.t. Bente Mærsk afg. Leghorn 29.8. til Neapel.
s.s. Bergenhus ank. Stettin 6.9.
s.s. Bertha afg. Leith 1.9. til Holbæk.
s.s. Bes pass. Skagen 1.9.
s.s. Betta ank. San Juan 2.9.
s.s. Betty Mærsk afg. Savannah 26.8.
s.s. Birgit, Vilsmark, ank. Menstad 4.9.
s.s. Birgitte afg. Bo'ness 31.8. til Næstved.
s.s. Birte, Rasmussen, oplagt i Kbhvn.
m.s. Bornholm, Haure-Petersen, afg. Bordeaux 2.9. til Antwerpen.
m.s. Boringia, Kolls, afg. Bangkok til Saigon 5.9. hjg.
s.s. Bothal, Hansen, ank. Kbhvn. 5.9.
s.s. Brasilien afg. Buenos Aires 6.9. til Madeira.
m.s. Brazilian Reefer pass. Dungeness 2.9.
m.s. Bretagne, Hansen, afg. Buenos Aires 24.8. til Avonmouth.
s.s. Britta ank. Emden 4.9.
s.s. Broholm afg. Oran 2.9. til Antwerpen.
s.s. Brosund, Bundesen, ank. Fagervik (Sundsvall) 5.9.
s.s. Brynhild afg. Halmstad 5.9. til Gøteborg.

C

m.s. California ank. Nakskov 2.9.
m.s. Canada, Knudsen, afg. P. Armuelles til Los Angeles 1.9. udg.
m.s. Canadian Reefer afg. Cardiff 25.8.
s.s. Carmen afg. Bordeaux 5.9.
m.t. Caroline Mærsk afg. Harburg 13.8.
s.s. Charkow ank. Kbhvn. 5.9.
m.s. Chastine Mærsk ank. Port Said 21.8.
m.s. Chilean Reefer afg. Puerto Armuelles 30.8.
m.s. Chile, Broholm Jensen, ank. Kbhvn. 4.9.
s.s. Christiansborg ank. Istanbul 30.8.
m.s. Chr. Holm ventes til New York 8.9.
s.s. Chr. J. Kampmann ank. Cardiff 29.8.
m.s. Chr. Sass, Clausen, pass. Sydney C. B. 27.8. p. R. t. Amazon-Floden.
s.s. Cimbria, Lund, pass. Brunsbüttelkoog 5.9. p. R. t. Bordeaux.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6.9.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEWYORK	464,75	AMSTERDAM	251,35
BERLIN	186,05	STOCKHOLM	115,65
PARIS	12,70	OSLO	112,70
ANTWERPEN	78,60	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	105,40	PRAG	16,20
ROM	24,70	WARSAWA	87,90

s.s. *Clara*, Jensen, oplagt i Kbhvn.
 m.s. *Columbia*, Bronér, forv. afg. Onuta 30.8.
 s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Ushant 1.9.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Bras d'Or Lake 2.9.

D

s.s. *Dagmar Clausen* ank. Aarhus 23.8.
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 6.9.
 s.s. *Dagmar* ank. Korsør 7.9.
 s.s. *Dania*, Danholt, pass. Brunsbüttelkoog 5.9. p. R. I. Boulogne.
 m.s. *Danmark* afg. Nyborg 30.8. til Baton Rouge.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Göteborg 6.9. udg.
 s.s. *Delaware* afg. Port Everglades 1.9. til Palm Beach.
 s.s. *Douro* afg. Stettin 6.9. til Kbhvn.

E

s.s. *E. M. Dalgas* pass. Lizard 18.8. vestg.
 s.s. *Ebro* afg. Leixoes 29.8. til Gdynia.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Casablanca 28.8.
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Svendborg 29.7.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Panama 6.9.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Houston 26.8.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Wilmington Del. 3.9.
 s.s. *Elisabeth* afg. Koivisto 29.8.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Cardiff 26.8.
 s.s. *Ellen* pass. Skagen 29.8.
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 4.6.
 s.s. *Else* ank. Rochester 5.9.
 s.s. *Emanuel* afg. Preston 27.8. til Ferring Love N.B.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Antwerpen 20.8.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Colombo 29.8.
 s.s. *Energi* afg. Zeebrugge 22.8. til Saint John N.B.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Kbhvn. 5.9.
 s.s. *Enigheden* oplagt.
 s.s. *Erindring* oplagt.
 s.s. *Erik Boye* afg. New York 24.8. til Norfolk.
 s.s. *Erna* afg. Gdynia 5.9.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Portland til San Francisco 30.8. hjg.
 s.s. *Estrid* ank. Barry 31.8.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, afg. Zeebrugge 6.9.
 s.s. *Ester* afg. Napoli 6.9.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. St. Thomas til London 29.8. hjg.

F

m.v. *Fano* ank. Grangemouth 3.9.
 s.s. *Finland* afg. Burntisland 31.8.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Colombo til Penang 5.9. udg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Cape Finisterre 4.9.
 s.s. *Fredensborg* ank. Aarhus 24.7.
 s.s. *Frederiksborg* pass. Kap Farvel 4.9.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 3.9.
 s.s. *Erik Boye* afg. New York 24.8. til Norfolk.
 s.s. *Frode* afg. Oslo 5.9., ank. Kbhvn. 6.9.
 s.s. *Frankrig* afg. Tyne 31.8.
 s.s. *Freya* ank. Kbhvn. 31.7.
 s.s. *Fylla* afg. Skuru 30.8. til Skellefteå.

G

s.s. *Gerda Toft* afg. Bathurst 1.9.
 s.s. *Gerda* ank. Masnedund 6.9.
 s.s. *Gerd* afg. New York 19.8. til Caibarien.
 s.s. *Georgia* afg. Victoria 27.9. til Madeira.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Manila 22.8.
 s.s. *Gorm* afg. Santos 26.8. til Madeira.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Manila 23.8.
 s.s. *Grete* afg. Cardiff 6.9.
 s.s. *Grønland* oplagt.
 s.s. *Gudena* afg. Shields 1.9. til Llanelly.
 s.s. *Gudrun* afg. Kbhvn. 25.8. til Gdynia.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. N. Waterweg 31.8. til New York og Philadelphia.
 s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 25.8.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Safi 19.8.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Taku Bar 28.7.
 s.s. *Gyda* afg. Baltimore 25.8. til Cienfuegos.

H

s.s. *H. H. Petersen* afg. Blyth 1.9. til Svolveær.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Stettin 5.9.

s.s. *Halfdan* afg. Dunkirk 5.9.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Kbhvn. 31.8. til Tyne.
 s.s. *Hans Broge* pass. Kbhvns. Red 28.8.
 s.s. *Hans. From*, afg. Kbhvn. 7.9. til Rudkøbing.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Windsor 24.8.
 s.s. *Harald* afg. Kbhvn. 1.9. til Manchester.
 s.s. *Harriet* ank. Marseille 6.9.
 s.s. *Helene* ank. Aalborg 19.8.
 s.s. *Helga* afg. Havana 3.9.
 m.s. *Helvig* afg. Istanbul 22.8. til Smyrna.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Houston 27.8.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Kiel 30.8.
 m.s. *Herdis* pass. Dungeness 22.8. p. R. I. New York.
 s.s. *Hilde* afg. Uras 27.8. til London.
 s.s. *Hindsholm* afg. Swansea 5.9.
 s.s. *Holland* ank. Danzig 31.8.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Dairen 3.9. udg.
 s.s. *Inga*, Jensen, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Gibraltar 27.8. p. R. I. Messina.
 s.s. *Inger Toft* ank. St. Margaret Bay 5.9.
 s.s. *Inger* afg. Gdynia 6.9.
 m.s. *Ireland*, Meinertz, afg. Buenos Aires 3.9. til Avonmouth.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Parrsboro 2.9.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Kbhvn. 4.9.
 s.s. *Ivar* afg. Bamble 24.8. til Boston, Mass.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* afg. Kbhvn. 6.9. til Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Jacob Mærsk* afg. N. Waterweg 26.8. til Lissabon.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Falmouth 18.8. til Tampico.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Aden til Singapore 3.9. udg.
 s.s. *Jenny* pass. Helsingør 6.9.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. New York 24.8. til Albany (N. Y.).
 s.s. *Johanne* afg. Odense 6.9.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. N. Waterweg 2.9.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 5.9.
 s.s. *Jonna* afg. Rio de Janeiro 26.8.
 s.s. *Juliane* pass. Skagen 1.9. vestg.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Middlesbrough 4.9. udg.
 s.s. *Jutta* ank. Burntisland 6.9.
 s.s. *Jytte* ank. Bremen 25.8.
 s.s. *Jægersborg* ank. Goole 5.9.

K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Richibcto 1.9.
 s.s. *Karen* ank. Nice 14.8.
 s.s. *Karen Toft* pass. Kbhvn. 2.9.
 s.s. *Karl* afg. Marans 6.9.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 5.9.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Falmouth 28.8.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Leith 30.8.
 s.s. *Kentucky* afg. Gdynia 29.8. til Gulfen.
 s.s. *Kirsten* pass. Dungeness 26.8. p. R. I. Cork.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Ridham Dock 31.8. til Swansea.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Dundalk 3.9.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Ruteart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud* afg. Kbhvn. 6.9. til Aalborg.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Esbjerg 25.8.
 s.s. *Knut* afg. Trångsund 27.8.
 s.s. *Kongea* pass. Helsingør 2.9. nordg.

L

s.s. *Laila* ank. New York 23.8.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Marseilles til Port Said 6.9. udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* afg. Candia 5.9.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Halifax 24.8.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Cadiz 19.8.
 s.s. *Lifland*, Harlmann, afg. Kherson 23.8. til Plymouth.
 s.s. *Lilian* ank. Ajaccio 3.9.
 s.s. *Lilleborg* pass. Fair Island 2.9.
 s.s. *Lily* afg. Frederikshavn 31.8. til Uras.
 s.s. *Linda* ank. Bayonne 4.9.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.9.
 m.s. *Louisiana* afg. Kbhvn. 14.8. til River Plate.
 s.s. *Lotta* pass. Helsingør 5.9.
 s.s. *Lotte* afg. Bremen 1.9. til Sunderland.
 m.s. *Lundby* afg. Barbados 1.9. til Montreal.
 s.s. *Lynæs* pass. Skagen 4.9.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Savannah 1.9.
 s.s. *Magnus* afg. Havre 6.9.
 s.s. *Maja* afg. Raumo 6.9.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Christobal til Los Angeles 30.8. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Bremen 31.8.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. San Pedro 27.8.
 s.s. *Margit*, Johansen, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Margrete* afg. Klaipeda 29.8. til Gdynia.

s.s. *Margrethe* ank. London 5.9.
 s.s. *Marianne* ank. Southampton 27.8.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Tampico 13.8.
 s.s. *Marie Toft* ank. Gdynia 5.9.
 s.s. *Marna* afg. Pisco 30.8.
 m.s. *Marocco* afg. Algier 5.9. til Tunis.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Wilmington 1.9.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Tyne 22.8.
 s.s. *Marx* afg. Pargas 30.8.
 s.s. *Maryland* ank. Santos 25.8.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Methil 17.8. til Newfoundland.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. London 5.9. hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 31.9.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Hongkong 15.7. til Swatow.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. London 4.9. til Kbhvn.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.
 s.s. *Najaden* ank. Wiborg 3.9.
 s.s. *Nancy* ank. Grangemouth 3.9.
 s.s. *Nerma* afg. Sfax 1.9.
 s.s. *Nevada* afg. Madeira 28.8., ank. Kbhvn. 6.9.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Kbhvn. 24.8.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. San Pedro 26.8.
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.
 s.s. *Niobe* afg. Manchester 5.9.
 s.s. *Norco* ank. Kopervik 29.8.
 m.s. *Nordbo* afg. Rashin 12.8. til Hamburg.
 s.s. *Nordborg* ank. St. Johns 4.9.
 s.s. *Nordby* ank. Gravesend 1.9.
 m.s. *Norden* afg. Yokohama 19.8. til New York.
 m.s. *Nordfarer* afg. Santos 15.8. til New York.
 m.s. *Nordhavet* afg. Buenos Aires 25.8. til Dakar.
 m.s. *Nordhval* ank. New Orleans 31.8.
 m.s. *Nordkap* afg. New York 27.8. til Rio de Janeiro.
 s.s. *Nordlys* ank. Avonmouth 16.8.
 m.s. *Nordpol* ank. Calcutta 26.8.
 m.s. *Nordvest* ank. Yokohama 1.9.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Bilbao 4.9.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 5.9.
 s.s. *Olga* pass. Dunnet Hd. 1.9. vestg.
 m.s. *Olga S.* ank. Gravesend 1.9. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Danzig 16.8. til Newfoundland.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Montreal 5.9.
 m.s. *Oregon* ank. Göteborg 3.9.
 s.s. *Orion* ank. Hammerfest 30.8.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Archangel 19.8.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Shields 18.8. til St. Vincent.
 s.s. *Ove Toft* ank. Felsen 28.8.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Dakar 11.8.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Cuba 29.8.
 m.s. *Panama*, Juul-Christensen, afg. Penang til Aden 30.8. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Archangel 29.8. til King's Lynn.
 s.s. *Paula* ank. Dublin 5.9.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Sabang p. R. t. Bangkok 5.9. udg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Manila 27.8.
 s.s. *Pia* pass. Dungeness 1.9.
 s.s. *Polly* ank. Hudiksvall 27.8.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Archangel 27.8. til London.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Helsingør 29.8. til Kbhvn.
 s.s. *Randa* afg. Kbhvn. 7.9.
 s.s. *Riga* ank. Danzig 3.9.
 s.s. *Rigmor* ank. Maksalahti 26.8.
 s.s. *Rikke* afg. Jacksonville 31.8. til Azua.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Kbhvn. 23.4.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 5.9.
 s.s. *Robert* ank. Vejle 27.8.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Philadelphia 24.8. til Antwerpen.
 s.s. *Rosenborg* pass. Kbhvn. 5.9.

S

s.s. *Saga* afg. Kbhvn. 7.9. til Østnorge.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Jacksonville 26.8.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Wilmington 2.9.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Stettin 5.9.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Brunsbüttelkoog 5.9. p. R. t. Flensburg.
 s.s. *Sejro*, Teilmann-Thomsen, ank. Antwerpen 27.8.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

s.s. *Selma* ank. Preson 3.9.
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 25.8.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Singapore 5.9. hjg.
 s.s. *Sicilien* ank. Antwerpen 4.9.
 s.s. *Signe* afg. Hernøsand 25.8. til London.
 s.s. *Sigrid* afg. King's Lynn 30.8.
 s.s. *Silkeborg* ank. Kbhvn. 30.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.
 s.s. *Skagen* ank. Dundee 3.9.
 s.s. *Skagerak* pass. Skagen 22.8.
 s.s. *Skandia* ventes til Baton Rouge 6.9.
 s.s. *Skjold* afg. Danzig 6.9.
 s.s. *Skodsborg* ank. Danzig 5.9.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 6.9.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Haderslev 31.8. til Leningrad.
 s.s. *Sophie* ank. Kiel 30.8.
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen 6.9. til Horsens.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Sorel 29.8.
 s.s. *Stella* pass. Dungeness 5.9.
 m.s. *Stensby* dokker i Cardiff til ca. 7.-8. Sept., derfra til British Columbia.
 m.s. *Stjerneborg* afg. San Pedro 29.8.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Archangel 31.8. til Cardiff.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. London 28.8.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 3.9. til Oslo.
 s.s. *Svanholm* ank. Mersin 4.9.
 s.s. *Svaava* ank. Sukkertoppen (Vest-Grønland) 4.9.
 s.s. *Svend Pii* afg. Shields 26.8. til St. Vincent (C. V.).
 s.s. *Soborg* pass. Kbhvn. 4.9.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Liverpool 1.9.
 m.s. *Taconia*, Madsen, forv. afg. Fremantle 3.9.
 s.s. *Tanja* ank. Kotka 6.9.
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Dairen 23.8.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Svendborg 7.9. til Korsør.
 s.s. *Tekla* afg. N. Waterweg 1.9. til Korsør.
 s.s. *Tennessee* afg. Neufahrwasser 27.8. til Santos.
 m.s. *Thyra S.* afg. Kbhvn. 23.8. til Kanada.
 s.s. *Tomsk* ank. Antwerpen 6.9.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Aarhus 7.9. til Hammerhavnen.
 s.s. *Tove* ank. Kbhvn. 10.8.
 s.s. *Tovetil*, Bang, afg. Newport Avon 5.9.
 s.s. *Transporter* afg. Methil 31.8. til Odense.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Sunderland 6.9. til Faaborg.
 s.s. *Trondhjem* afg. Höyanger 6.9. nordover.
 m.s. *Tunis* afg. Djidjelli 5.9. til Lissabon.
 m.s. *Tureby* ank. Buenos Aires 30.8., skal laste River Plate til New York.

U

ss. *Ulla* pass. Gibraltar 7.9.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Hirtshals 1.9. østg.
 s.s. *Uranienborg* ank. Capelle 6.9.

V

s.s. *Valborg* ank. Liverpool 1.9.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Burntisland 4.9.
 s.s. *Venus* afg. St. Thomas 26.8. til St. Alfred.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Kbhvn. 6.3.
 s.s. *Viborg* afg. Saffi 3.9.
 s.s. *Viola* ank. Haifa 19.8. p. R. t. Tel Aviv.
 s.s. *Virginia* afg. Buenos Aires 26.8. til Madeira.
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Dakar 1.9.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Hartlepool 1.9.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 5.9. til Gdynia.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 6.9. til N.-Sundby, Aalborg og Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND
CA. 1.600.000 KR.

Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder over-
skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og
Sejlskibe • 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms-
eller Forlistilfælde • 3) Forsikring af Ansvar for
Besætningens Effekter i Forlistilfælde • 4) Strike-
forsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund
af Strike eller Lockout.

KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB

Vi underleggede anbefale os med fersk Vand, baade til
Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

◀ Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner: ▶

Dag Telefon: Nat Telefon:

Amager 5366 og Amager 5637.

Otto Møller & Co.

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —
Brasilien — Nordafrika — Italien —
Spanien — Portugal — Frankrig —
Belgien — Tyskland — Storbritanien —
Island — Norge — Sverige — Danzig —
Lithauen — Estland —

DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

Kontor
Nordre Toldbod
København K.
Telefoner Central
4562 & 10562

anbefaler sig med
MOTORBAADE
til Proviant, Stores, Færge samt
Trosseføring, overalt i Havnen
og paa Rheden.

Skibsproviantering

Schiffshändler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 369-7489-15762

Efter Kl. 8 Ordrup 3096

Telgr.-Adr.: Stores

Amallegade 43,

København K.

Lager af alle Skibsforødenheder

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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

Aalborg

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 7. September 1938.

Nr. 36.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 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 Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2595. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde i Indsejling aftaget. Dybden i Indsejlingen til Rødby Havn er aftaget, saaledes at Dybden er 2,4 m i den W.-lige og 3,6 m i den E.-lige Del. En Oprensning vil snarest blive foretaget. Rødby Havn: c. 54° 39' N. 11° 21' E. (Havnelods, Side 170.)
2596. (P). Sverige E.-Kyst. Gamlebyviken. Sømærke udlægges. (U. f. s. Nr. 35/2464. Stockholm 1938.) I Løbet af 1938 udlægges en Stage paa 57° 47',40 N. 16° 35',46 E.
2597. Sverige E.-Kyst. Valdemarsviken. Grytö S. Grund afmærket. (U. f. s. Nr. 35/2503. Stockholm 1938.) En Grund (Stenblok) med 4,6 m Vand ved Middelvandstand er fundet paa 58° 08',29 N. 16° 43',10 E. En rød Stage med opadvendt Kost er udlagt S. for Grunden i 7 m Vand paa 58° 08',28 N. 16° 43',10 E.
2598. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken Fyrskib ombyttes midlertidigt. (U. f. s. Nr. 35/2463. Stockholm 1938.) Fyrskibet Västra Banken paa c. 60° 54' N. 17° 56' E. ombyttes omkring den 15. September d. A. med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyr- og Taagesignalkarakteren bliver uforandret. Reservefyrskibet er forsynet med Radiotelegrafstation.
2599. Finland. Bottniske Bugt. Härkmeri—Bölands Lasteplads—Nyhamns Lasteplads. Uddybning af Løb. Afmærkning forandret. (U. f. s. Nr. 24/683. Helsingfors 1938.)
1. Det 4,0 m dybe Løb fra Härkmeri til Bölands Lasteplads er uddybet til 6,4 m ved Middelvandstand.
a. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa 62° 09' 46" N. 21° 21' 09" E.
b. Den hvid- og rødmaledede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 62° 09' 56" N. 21° 21' 08" E. er flyttet til 62° 09' 54" N. 21° 21' 08" E.

2. Fra Løbet *Härkmeri-Bölands* Lasteplads er den 4,3 m dybe Færvandsstrækning til *Nyhamns* Lasteplads uddybet til 5,5 m ved Middelvandstand.

a. En hvid- og rødmalet Spirtønde ned 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa 62° 10' 17" N. 21° 20' 06" E.

b. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa 62° 10' 08" N. 21° 19' 48" E.

c. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Kost er udlagt paa 62° 09' 50" N. 21° 19' 42" E.

d. Den hvid- og rødmaledede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 62° 10' 08" N. 21° 19' 54" E. er flyttet til 62° 10' 13" N. 21° 19' 58" E.

e. Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 62° 10' 07" N. 21° 19' 59" E. er flyttet til 62° 10' 08" N. 21° 20' 01" E.

2600. Finland. Bottniska Bugt. Indløbet til Uusikaupunki (Nystad). Stånggrund (Tankokari) Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 24/886. Helsingfors 1938.)

Stånggrund Fyr paa 60° 43' 30" N. 21° 02' 04" E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 22/1666 1938.)

2601. Finland. Bottniska Bugt. Indløbet til Uusikaupunki (Nystad). Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 24/885. Helsingfors 1938.)

Den rød- og hvidmalede Spirtønde med rødt Tvertræ paa 60° 40' 40" N. 21° 06' 23" E. er flyttet til 60° 40' 43" N. 21° 06' 25" E.

2602. Finland. Bottniska Bugt. Indløbet til Uusikaupunki (Nystad). Keskikallio (Medelklubb) Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 24/684. Helsingfors 1938.)

Keskikallio Fyr paa 60° 41' 38" N. 21° 03' 22" E. er nu anbragt i en sort, ottekantet Fyrlanterne med hvidt Tag paa et 14 m højt, ottekantet Betontaarn, hvis nederste Del er hvidt og øverste Del sort. Flammens Højde: 21,5 m. Synsvidde: 14 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. — Iøvrigt er Fyret uforandret.

2603. Finland. Skärgårdshavet. Utö Havnefyret atter tændt.

(U. f. s. Nr. 24/693. Helsingfors 1938.)

Utö Havnefyret paa c. 59° 47' N. 21° 22' E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 12/818 1938.)

2604. Finland. Skärgårdshavet. Kimito Kanal. Voltersgrund Baake genopført.

(U. f. s. Nr. 24/692. Helsingfors 1938.)

Voltersgrund Baake paa 60° 01' 00" N. 22° 48' 52" E. er genopført og bestaar nu af en paa tre Støtter staaende, sort kegleformig Baake paa et trekantet, hvidt Betonfundament.

(E. f. S. Nr. 42/3291 1937.)

2605. Finland. Finske Bugt. Tallörn—Djupsund. Nyt Løb. Ledebaaker opført.

(U. f. s. Nr. 23/645. Helsingfors 1938.)

Et nyt Løb med 6,1 m Vand ved Middelvandstand er uddybet fra *Tallörn* Fyr paa c. 60° 11' N. 25° 19' E. til *Djupsund*. Til Vejledning for Sejladsen er opført følgende nye Ledebaaker:

I. a. *Svartholm* Baake (Bagbaake) paa 60° 14' 57" N. 25° 24' 34" E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt.

b. *Fjärdhällan* Baake (Forbaake) paa 60° 14' 22" N. 25° 23' 43" E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt.

Baakerne er overet i Pejling c. 35°.

II. a. *Djupsunds övre* Baake (Bagbaake) paa 60° 15' 15" N. 25° 23' 20" E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt.

b. *Djupsunds nedre* Baake (Forbaake) paa 60° 15' 13" N. 25° 23' 20" E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt.

Baakerne er overet i Pejling c. 0°.

2606. Rusland. Finske Bugt. Nova Bugt. Jelagin Farvand. Afmærkning forandret.
(N. f. S. Nr. 35/3673. Berlin 1938.)
Den sort- og hvidmalede Spirtønde med Flag paa c. $59^{\circ} 58',_3$ N. $30^{\circ} 09',_4$ E. er permanent inddraget og erstattet med en hvid Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s.
(Kort Nr. 277.)

2607. Rusland. Finske Bugt. Kopia Bugt. Kolganpja Forfyr. Oplysning om Fyrbaake.
(N. f. S. Nr. 35/3674. Berlin 1938.)
Fyrbaaken til *Kolganpja* Forfyr paa c. $59^{\circ} 51'$ N. $28^{\circ} 33'$ E. bestaar af en 18,2 m høj, umalet, trekantet, afstumpet Pyramide beklædt med Brædder.

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

2608. (T). Sverige. Sundet. Malmö Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 35/2472. Stookholm 1938.)
Ved Oliehavnen paa W.-Siden af Centralhavnsrenden foretages for Tiden Uddybningsarbejder. Søfarende anmodes om at udvise Forsigtighed ved Passagen af Uddybningsmaskinen, fra hvilken der om Dagen vises en rød Ballon og om Natten en rød Lanterne paa den Side, som kan passeres.
c. $55^{\circ} 37',_0$ N. $12^{\circ} 59',_5$ E.

2609. Sverige. Sundet. Höllviken. Fiskerfyr tændt.
(U. f. s. Nr. 35/2471. Stookholm 1938.)
Paa c. $55^{\circ} 26',_2$ N. $12^{\circ} 57',_5$ E. er tændt et Fiskerfyr, der viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink pr. Min. Flammens Højde: 3 m. Synsvidde: 4 Sm for hvidt, 2 Sm for rødt og 1 Sm for grønt Lys. Fyret er anbragt i et Redskabshus ved Stranden. Fyret lyser, som følger:
1. Rødt i Pej. fra 0° til 88° . 3. Hvidt i Pej. fra 112° til 136° .
2. Grønt i — - 88° - 112° . 4. Rødt i — - 136° - 180° .
Brændetid: 1. Juli—1. November, naar Stedets Fiskere er paa Søen.
(E. f. S. Nr. 19/1564 1937. Kort Nr. 249 og 210. Danske Lods, Side 292.)

2610. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Højestene Løb. Vornæs Pynt. Ledebaakernes Plads.
Ved en fornylig foretagen Undersøgelse er Pladserne for *Vornæs* Ledebaaker fundet at være, som følger:
Bagbaaken $55^{\circ} 00' 27''$ N. $10^{\circ} 31' 14''$ E.
Forbaaken $55^{\circ} 00' 20''$ N. $10^{\circ} 31' 03''$ E.
Afstanden mellem Baakerne er 304 m og Baakelinien Retning er 220° .
(E. f. S. Nr. 46/2286 1928. Kort Nr. 297, 241 og 298. Danske Lods, Side 557, Tillæg Nr. 3, Side 78, Fyr-Fort. Nr. 732.)

2611. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Højestene Løb. Klokketønde midlertidig inddraget.
Klokketønden *Højestene Løb* paa c. $54^{\circ} 58'$ N. $10^{\circ} 27'$ E. er midlertidig inddraget for Eftersyn indtil den 15. September d. A.

2612. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing. Møllegab. Klokketønde midlertidig inddraget.
Klokketønden *Møllegab* paa c. $54^{\circ} 54'$ N. $10^{\circ} 26'$ E. er midlertidig inddraget for Eftersyn indtil den 15. September d. A.

- 2613. Danmark. Lille-Bælt. Linderum W. Oplysning om Dybde.**
Ved en nylig foretagen Opmaaling i Dybet W. for *Linderum* er fundet følgende Dybder:
- 5,5 m paa 55° 17' (24") N. 9° 41' (49") E.
 - 5,3 m paa 55° 17' (13") N. 9° 42' (10") E.
- (Kort Nr. 307 og 318.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2614. Danmark. Kattegat. Hov Havn. Kendeligt Punkt.**
Hov Savværksskorsten, der er meget kendelig, er beliggende paa 55° 54' 46" N. 10° 15' 38" E.
(Kort Nr. 227 og 252. Danske Lods, Side 163.)
- 2615. (P). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Lystønden Aarhus erstattes med almindeligt Sømærke.**
Den 21. September d. A. eller snarest derefter inddrages *Lystønden Aarhus* paa 56° 09' (54") N. 10° 13' (58") E. permanent og erstattes med en rød Stage med 1 opadvendt Kost, som udlægges paa 56° 09' (51") N. 10° 14' (07") E., 120 m 171½° fra *Lystønden* nuværende Plads.
(Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 160. Havnelods, Side 30, 31 og 33. Tillæg Nr. 1, Side 3. Fyr-Fort. Nr. 146. Søm.-Fort., Side 32, Nr. 20.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2616. Nordsøen. Horns Rev Fyrskib W. Drivende Vragods.**
(Meddelelse fra Dampskibet »H. C. Floods«.)
Den 1. September 1938 Kl. 1800 observeret tre store, sammenfæstede Tømmerstokke drivende paa c. 55° 43' N. 4° 30' E., c. 37½ Sm W. for *Horns Rev Fyrskib*.
- 2617. Norge. Altafjorden. Skjåholmskjæret. Nyt Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1938.)
Paa *Baaken* paa 70° 32' 25" N. 23° 41' 30" E. er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s. Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 5,5 Sm. Fyrlanterne paa Jernstang paa Stativ. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.
Brændetid: 18. August—18. April.
- 2618. Norge. Andøy W.-Side. Stave. Ledefyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1938.)
Nedennævnte nye Ledefyr er tændt, som følger:
- Stave* Forfyr. 69° 12' 50" N. 15° 51' 50" E. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 6,8 Sm. Fyrlanterne paa Pæl. Lyser i Pejlinger fra 61° til 81°, stærkest i Overretlinien og med aftagende Lysstyrke paa begge Sider af denne.
 - Stave* Bagfyr. 100 m 71° fra Forfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 6,8 Sm. Fyrlanterne paa Pæl. Lyser i Pejlinger fra 68° til 74°, stærkest i Overretlinien og med aftagende Lysstyrke paa begge Sider af denne.
Fyrene overet i Pejling 71° leder mellem Jernstængerne i Havnen.
Brændetid: 12. August—24. April.
- 2619. Norge. Andøy W.-Side. Bleik Molo. Nyt Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1938.)
Paa *Molehovedet* er paa 69° 16' 33" N. 15° 57' 18" E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde 5,5 Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.
Brændetid: 12. August—24. April.

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

- 1938**
- 1/18 *Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.*
- 4/237 *Tyskland. Rügen N. Undervandshindring.*
- 5/301 *Tyskland. Stolpe Banke S. Oplysning om Vrag.*
- 13/916 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag „Katharina Peppa“. Vrag afmærket.*
- 16/1181 } *Sverige. Landsort. Taagesignal forandres.*
- 22/1657 }
- 16/1182 *Sverige. Landsort Fyr. Radiofyr oprettes.*
- 16/1187 *Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvalls Skærgaard. Saltviksudd. Fyr forandres. Nyt Fyr tændes paa Agö.*
- 17/1267 *Estland. Finske Bugt. Opmaalingsmærker udlagt.*
- 26/1941 *Estland. Finske Bugt. Tallinn Anduvning. Skydeøvelser.*
- 26/1942 *Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Taagesignaler forandres midlertidig.*
- 27/2010 *Lettland. Ventspils Havn. Fyrbaake ombygges. Fyr midlertidig slukket.*
- 28/2118 *Danzigomraadet. Neufahrwasser. Taagesignal midlertidig forandret.*
- 35/2525 *Sverige. Ölandsrev Fyrskib midlertidig ombyttet.*
- 35/2526 *Sverige E.-Kyst. Fyrbelysning slukkes midlertidigt.*
- 35/2534 *Tyskland. Stolpe Banke S. Vraglystøndes Plads.*
- 35/2591 *Tyskland. Kieler Bugt. Boknis NE. Undervandshindring.*
- 36/2595 *Danmark. Lolland S.-Kyst. Røby Havn. Dybde i Indsejling aftaget.*

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

- 1938**
- 1/21 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*
- 1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.*
- 1/24 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*
- 1/25 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.*
- 1/32 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*
- 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*
- 1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*
- 11/729 *Sverige. Sundet. Hälsingborg. Indløbet til Norra Hamnbassäng. Havnearbejder. Advarsel.*
- 12/839 } *Danmark. Sundet. Københavns Havn N. Prøveboringer. Dag- og Natsignaler.*
- 14/1026 }
- 12/843 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende. Advarsel.*
- 26/1947 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnebygningsarbejder. Advarsel.*
- 27/2012 *Danmark. Sundet. Middelgrundsfort. Dragørfort. Skydeøvelser. Advarsel.*
- 32/2339 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Æro N. Flaadeøvelser. Advarsel.*
- 33/2465 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
- 35/2537 *Sverige. Sundet. Skanør Havn. Sømærker midlertidig inddraget.*
- 35/2593 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*
- 36/2608 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.*
- 26/2642 *Danmark. Sundet. Køge Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak

- 1988
 1/36 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.
 1/38 } Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder. Fyrbelysning og Taage-
 8/51 } signaler. Advarsel.
 21/1654 }
 1/39 Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S. Vrag Prøven.
 1/40 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.
 1/41 Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE. Vrag P. Madsen.
 9/593 Danmark. Limfjorden. Draget-Nibe. Vrag „Nordstjernen“.
 12/911 Limfjorden. Tyborøn Havn. Dybde aftaget.
 13/943 Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby. N.-lige Ledefyr. Bagfyr midlertidig slukket. Mid-
 lertidigt Bagfyr etableres.
 19/1426 Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Advarsel.
 21/1610 Danmark. Skagerrak. Skagens Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.
 27/2018 Danmark. Kattegat. Røsnæs NE. Vrag „Bjørns“ afmærket.
 28/2120 Danmark. Kattegat. Røsnæs Puller. Fyr under Bygning.
 29/2141 Danmark. Kattegat. Tisvilde—Liseleje. Skydning. Advarsel.
 29/2142 Danmark. Limfjorden. Nibe Havn. Oprensning af Sejlløbet. Advarsel.
 33/2406 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydning. Advarsel.
 33/2409 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 34/2478 Danmark. Limfjorden E.-lige Indløb. Hals E.-lige Vinkelfyr forandres.
 35/2544 Danmark. Kattegat. Tisvildeleje. Skydeøvelser. Advarsel.
 36/2615 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Lystønden Aarhus erstattes med almindeligt Sømærke.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1988
 1/47 Danmark. Graadby og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler under daarligt Vejr.
 12/913 Nordsøen. Horns Rev NW. t. N. Vrag „Claus Bøge“.
 15/1108 Nordsøen. Terschellingebank Fyrskib NW. Vrag.
 24/1803 Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.
 27/2027 England. Outer Dowsing Fyrskib ombyttes midlertidig.
 28/2078 Skotland. Firth of Forth. Rosyth. Skibsfartshindring.
 30/2241 England. Newarp Fyrskib midlertidig ombyttet.
 32/2343 Danmark. Horns Rev S. Oplysning om Vrag „Hero“.
 32/2349 England. Outer Gabbard Fyrskib ombyttes midlertidig.
 34/2520 Danmark. Bovbjerg Fyr. Varierende Lysstyrke.
 35/2555 Skotland. Firth of Forth. Forsøg med Sprængstoffer. Forbudt Omraade.
 36/2621 Skotland. Firth of Forth. Oplysning om Undervandshindringer.

Island og Færøerne.

- 1988
 1/53 Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki Grund fundet.
 1/54 Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp. Arnarnes Fyr. Oplysning om Grunde i Lysvinkel.
 Advarsel.
 1/55 Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.
 31/2291 Island SE.-Kyst. Hornafjördur. Hvanney Fyr tændes ikke foreløbig.
 32/2392 Færøerne. Nolsø. Borin Vinkelfyr. Taagesignal midlertidig upaalideligt.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1988
 1/78 Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.
 1/79 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.
 1/80 Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.
 1/81 Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmeldinger
 pr. Radiotelefon.
 1/82 Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.
 1/83 } Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.
 21/1654 }
 1/84 Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.
 1/85 Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søsfmærkning i danske
 Farvande.
 1/86 Danmark. Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien.

- 1/87 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
 1/88 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 1/89 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.
 1/90 } Bestemmelser for Ruter for Handelskibe i *Middelhavet* og for Undervandsbaadsøvelses-
 12/904 } omraader.
 20/1571 }
 1/91 } *Spanien.* Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.
 13/1005 }
 2/145 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.
 2/146 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.
 11/802 Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i *udenlandske* Farvande.
 16/1245 *Sverige.* Opmaalingsarbejder 1938. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation.
 Advarsel.
 19/1482 *Spanien. Palma de Mallorca.* Regler for Besejling.
 21/1651 *Danmark. Lille-Bælt. Østersøen.* Øvelser med Miner. Advarsel.
 22/1721 *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt.* Ispatrouille.
 27/2054 *Danmark. Fakse Bugt. Hjælm Bugt. Samsø, Farvandet E. for. Nyborg Fjord, Farvandet*
 S. for. Øvelser med Miner. Advarsel.
-

2620. Norge. Sør-Helgeland. Vega. Sundsvoll Fyr W. Oplysning om Grunde.

(E. f. S. Nr. 16/1165. Oslo 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 34/2482 1938 meddeles, at nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Sundsvoll Fyr*, der er beliggende paa c. $65^{\circ} 41',7$ N. $11^{\circ} 47',0$ E.:

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| a. 8 m — 1280 m — 242° . | d. 3 m — 1050 m — 257° . |
| b. $9,5$ m — 1070 m — 240° . | e. $1,5$ m — 1380 m — 259° . |
| c. $5,5$ m — 1040 m — 250° . | |

(E. f. S. Nr. 34/2482 1938.)

2621. (T). Skotland. Firth of Forth. Oplysning om Undervandshindringer.

(N. t. M. Nr. 1802. London 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 24/1802 1938, der annulleres, meddeles, at nedennævnte Lystønder er udlagt, som følger:

- En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s , $0,6$ Sm 291° fra *Oxcars Fyr*.
- En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6^s , $0,52$ Sm 257° fra *Oxcars Fyr*.
- En sort Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s , $1,4$ Sm 258° fra *Oxcars Fyr*.

Ovennævnte Lystønder vil blive flyttet, eftersom Udlægningen af Undervandshindringerne skrider frem.

Al Sejlads ind eller ud af *Firth of Forth* skal foregaa mellem Lystønderne (a) og (b) og N. om (c).

Oxcars Fyr: c. $56^{\circ} 01'$ N. $3^{\circ} 17'$ W.

2622. Skotland. Cromarty Firth. Vragfyr atter normalt.

(N. t. M. Nr. 1820. London 1938.)

Vragfyret paa Vragbaaken paa c. $57^{\circ} 41'$ N. $4^{\circ} 05'$ W. lyser atter normalt.

(E. f. S. Nr. 35/2558 1938.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**2623. Portugal. San Martinho. Fyr atter tændt.**

(N. t. M. Nr. 1823. London 1938.)

San Martinho hvide Fyr med Gruppe-Formørkelser paa c. $39^{\circ} 30\frac{1}{2}'$ N. $9^{\circ} 08\frac{1}{2}'$ W. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 24/1806 1938.)

2624. Afrika W.-Kyst. Mellakori Floden Anduvning. Oplysning om Dybder.

(N. t. M. Nr. 1814. London 1938.)

Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Sallatuk Point*, der er beliggende paa c. $9^{\circ} 04'$ N. $13^{\circ} 20'$ W.:

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| a. $2,7$ m | $3,8$ Sm 281° . |
| b. $3,7$ m (Klippe) | $3,2$ Sm 277° . |
| c. $4,3$ m | $4,6$ Sm 276° . |
| d. $4,6$ m | $5,4$ Sm 273° . |

En Stumpstønde med Ballon er udlagt $5,5$ Sm 277° fra *Sallatuk Point*.

A d v a r s e l: *Mellakori* Flodbarre er underkastet hyppige Forandringer.

2625. Afrika W.-Kyst. Cameroon Floden. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 1804. London 1938.)

1. En rød Spidstønde med trekantet Topbetegnelse er udlagt paa hver af nedennævnte Pladser:

a. $9,55$ Sm 217° fra *Doctor Point*, *Prisu a Loba* Baake, der er beliggende paa c. $4^{\circ} 01'$ N. $9^{\circ} 40'$ E.

b. $9,2$ Sm 210° fra den i (a) nævnte Baake.

c. $9,0$ Sm 205° fra den i (a) nævnte Baake.

Dybden mellem (a) og (b) er mindre end angivet i Kortet.

2. Lystønden $1,0$ Sm 14° fra den i (a) nævnte Baake er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise grønt, fast Lys. Lystønden er malet rød.

3. Lystønden c. $0,8$ Sm 308° fra den i (a) nævnte Baake er permanent inddraget.

2626. Bermudas Øerne. Oplysning om Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 1827. London 1938.)

1. Tønden, der afmærker *Kitchen Shoals*, paa c. 32° 26' N. 64° 36' W. er en sort- og hvidmalet Spidstønde.
2. Tønden paa c. 32° 31' N. 64° 40' W. er en sort Stumptønde med cylindrisk Topbetegnelse.

2627. (T). Newfoundland S.-Kyst. St. Pierre Island. Galantry Head. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(N. t. M. Nr. 33/2304. Washington 1938.)

Galantry Head Radiofyr paa c. 46° 46' N. 56° 09' W. er for Tiden ude af Virksomhed.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**2628. Venezuela. Vela de Coro Bugt. Fyrs Plads.**

(N. t. M. Nr. 1797. London 1938.)

Vela de Coro Bugt Fyr er beliggende paa 11° 30' 30" N. 69° 31' 40" W., c. 2 Sm NE. for den tidligere opgivne Plads.

2629. Venezuela. Ensada de Cumarebo. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1797. London 1938.)

En Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt paa 11° 31' 00" N. 69° 20' 30" W. som Afmærkning for Yderenden af en Rørledning.

2630. Martinique. Fort de Franco Bugt. Grund. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 1809. London 1938.)

1. En Grund med 5,9 m Vand er fundet paa c. 14° 33' N. 61° 02' W., 1,3 Sm 45° fra *Bourg des Trois Ilets* Kirke.
 2. En rød Spidstønde er udlagt tæt E. for Grunden.
 3. Den røde Spidstønde, der i Kortet er angivet at ligge tæt W. for Grunden, er permanent inddraget.
- (E. f. S. Nr. 32/2359 1938.)

2631. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Newport. Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 1795. London 1938.)

Ved *Newport West Jetty* Fyr paa c. 33° 35' N. 117° 53' W. er oprettet et Taagesignal med Nautofon, Et-Stød hver 30^s.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**2632. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola di Capri. Punta Carena Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 34/16. Genua 1938.)

Punta Carena Fyr paa c. 40° 32' N. 14° 12' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,3^s, Mørke 4,7^s. Lysevne: 35 Sm.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2633. Røde Hav. Jidda Anduvning. Tønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1815. London 1938.)

En rød- og hvidmalet Stumptønde med Kurv som Topbetegnelse er udlagt paa 21° 27' 58" N. 39° 03' 28" E., tæt W. for *Abu-l-Khodar*.

2634. Sydafrika. East London Anduvning. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 1805. London 1938.)
Dybden i Ledelinien i Anduvningsløbet paa c. $33^{\circ} 01\frac{1}{2}'$ S. $27^{\circ} 55\frac{1}{2}'$ E. er for
Tiden $10,06$ m.
(E. f. S. Nr. 8/562 1938.)

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

2635. Filippinerne. Burias Island. Puller findes ikke.
(N. t. M. Nr. 1828. London 1938.)
 $9,1$ m Pullerne paa henholdsvis $12^{\circ} 53' 00''$ N. $123^{\circ} 07' 15''$ E. og $12^{\circ} 52' 30''$ N.
 $123^{\circ} 08' 15''$ E. eksisterer ikke.
2636. Kina. Liau Tung Bugt. Newchwang Anduvning. Vrag afmærket.
(N. t. M. Nr. 1816. London 1938.)
Vrag, der er farlige for Sejladsen, ligger sunket, et hvert Sted, paa henholdsvis
 $40^{\circ} 24' 00''$ N. $121^{\circ} 51' 15''$ E. og $40^{\circ} 20' 50''$ N. $121^{\circ} 50' 20''$ E.
En rød Kugletønde er udlagt tæt N. for hvert af Vragene.
2637. Australien. Queensland. Adolphus Channel. Oplysning om Dybder.
(N. t. M. Nr. 1818. London 1938.)
Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra Baaken
paa Z Reef, der er beliggende paa c. $10^{\circ} 49'$ S. $142^{\circ} 43'$ E.:
- | | |
|--|---|
| a. $8,7$ m — $3,4$ Sm — 287° . | e. $7,8$ m — $2,1$ Sm — 317° . |
| b. $8,7$ m — $3,3$ Sm — 289° . | f. $4,1$ m — $1,8$ Sm — 319° . |
| c. $7,3$ m — $2,9$ Sm — 295° . | g. $3,2$ m — $1,3$ Sm — 320° . |
| d. $10,5$ m — $3,5$ Sm — 300° . | |
2638. Australien. Queensland. Cleveland Bugt. Baaker findes ikke.
(N. t. M. Nr. 1817. London 1938.)
Baakerne, der i Kortet er angivet at ligge c. $2,3$ Sm 339° fra Cape Pallarenda og
c. $0,46$ Sm 292° fra førstnævnte Baake, eksisterer ikke.
c. $19^{\circ} 09'$ S. $146^{\circ} 46'$ E.
2639. Carolinerne. Malakal Harbour Anduvning. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1806. London 1938.)
Paa Baake Nr. 1's Plads i Kasebogau Passage paa $7^{\circ} 16'$ ($45''$) N. $134^{\circ} 28'$ ($15''$) E.
er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s . Flammens Højde:
 $9,1$ m. Synsvidde: 10 Sm. Hvid, cirkelrund Betonbaake med sort mærket „I“. Fyret er
ubevogtet.
2640. Marianerne eller Ladroneerne. Saipan Harbour. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1792. London 1938.)
1. En rød- og sortmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , er udlagt
paa c. $15^{\circ} 12'$ N. $145^{\circ} 42'$ E., $0,8$ Sm 235° fra Baaken tæt W. for Landingspladsen ved
Garapan.
2. Tønden, der i Kortet er angivet at ligge c. $0,1$ Sm N. for (1), er permanent
inddraget.
2641. Stillehavet. New Caledonia. Ducos Passage. Grund.
(N. t. M. Nr. 1793. London 1938.)
En Grund med $5,5$ m Vand er fundet paa c. $22^{\circ} 00'$ S. $166^{\circ} 00'$ E., $0,75$ Sm 209°
fra S.-Spidsen af Lepredour.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korte eller Bogs Nr.	England:
R 979	Islands in Central Pacific ocean.
R 335	Bermuda Islands, eastern sheet.
R 478	West Indies. — Port San Juan.
R 2147	France. — River Durdent to Cayeux.
R 2731	Australia. — Geelong harbour.
T	Supplement No. 1 to Mediterranean Pilot, Vol. II.

Tillæg.

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

2642. (T). Danmark. Sundet. Køge Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
Skydning med Kanon vil blive afholdt den 19. September d. A. i *Køge Bugt* m. v. Skydepladsen begrænses af *Sjællands* og *Amagers* Kyster samt af Meridianen gennem *Aflandshage* og Breddeparallellen gennem *Køge Sønakke*.
Skibe og Luftfartøjer advares imod den anførte Dato at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.
2643. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Sømærke forsvundet.
Den hvide Stage med 1 Halmvisk paa $55^{\circ} 07' (08'') N. 12^{\circ} 14' (27'') E.$ i *Bøgestrøm* gravede Rende, Nr. 2 E. fra, er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2644. Danmark. Limfjorden E.-lige Indløb. Hals Havn. Oplysning om Dybde.
Ved Oprensning foran *Hals* Havn er der — som angivet i Havnelods Side 82 — foran E.-lige Molehoved og Indsejlingen til Havnen oprenset til 3,7 m Vanddybde, medens der foran W.-lige Molehoved kun er uddybet til 2 m Vanddybde.
c. $56^{\circ} 50',5 N. 10^{\circ} 18',5 E.$
(Kort Nr. 271 og 259. Havnelods, Side 81 og 82.)
2645. Danmark. Limfjorden. Oddesund N.-lige Færgehavn. Afmærkning indtages.
I Løbet af sidste Halvdel af September d. A. inddrages nedennævnte Sømærker ved Indsejlingsrenden til *Oddesund* N.-lige Færgehavn uden nærmere Meddelelse:
a. Rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk paa $56^{\circ} 35' (07'') N. 8^{\circ} 33' (59'') E.$
b. Halmprík paa $56^{\circ} 35' (03'') N. 8^{\circ} 33' (54'') E.$
(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 453. Havnelods Side 158. Søm.-Fort. Side 62, Nr. 3 og 4.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

...og saa en
Carlsberg

**GAMLE
eller
HOF**

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse:
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olesen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Haasing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

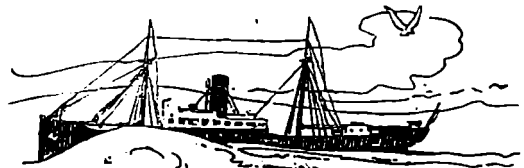
Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' & Captains' Code

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.



FUEL & DIESEL OIL

BUNKERSTATION I FRIHAVNEN

Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5.
TELEFON: 5455

København K
TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



AALBORG

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

ASSENS

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

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

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzen«

Telefon: 3
822

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

RUDKØBING

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tlgr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 189 - 173

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·:-· KLARERING ·:-· SPEDITION ·:-· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 37

TORS DAG 15. SEPTEMBER 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

BYRDER, BYRDER OG ATTER BYRDER

Merindkomstskatten, som vi nu har faaet at trækkes med som en yderligere Byrde, vil maaske for Skibsfarten blive det afgørende Moment, der faar Erhvervet til at reagere. De mange Naalestik — for som saadan maatte de føles — der i den senere Tid er rettet mod Skibsfarten, har den haft tilstrækkelig tyk Hud til ikke at tage særligt paa Veje overfor, hvor generende disse Genève Bestemmelser, Ferielove o. s. v. end kunde være. Men hvorfor den direkte Meningsløshed at tage Pengene, der skulde have været anvendt til Nybygninger, Afskrivninger o. s. v. fra Erhvervet og blot hælde dem i et bundløst Kar, det er en saadan Fremgangsmaade, at man fra alle Sider, hvor sund menneskelig Fornuft endnu er raadende — maa reagere, og gøre det ved at understrege det meningsløse i en saadan Adfærd. Man har, som vi nævnte sidst, fra Rigsdagens Side været fuldstændig klar over, at der var noget uholdbart og uretfærdigt ved hele denne Merindkomstskaordning, men man har ikke taget Skridtet fuldt ud.

Det kan være paa sin Plads her at minde om, hvad der anførtes i sidste Skibsfartsberetning, hvori det hedder:

Betragter man de Vilkaar, som bydes Skibsfarten her i Landet, har man svært ved at bevare en sund Optimisme. Merindkomstskaatloven, som blev fornyet trods Skibsfartens indtrængende Forestillinger og Advarsler, har — for at bruge et af Finansministeren ved Lovens Behandling i Rigsdagen anvendt Udtryk — gjort dem, som har det direkte Ansvar for Skibsfartens Trivsel, til det yderste forfærdet, og føles som en sviende Uretfærdighed mod et Erhverv, der ved egen Hjælp har overstaaet en Kriseperiode af enestaaende langvarig og ondartet Karakter, tilmed i Konkurrence med en fremmed Skibsfart, der nyder Statsstøtte enten i Form af direkte Pengetilskud eller i Form af Præferencer o. l. Men desuden — og dette er det afgørende — berøver denne Lov Erhvervet en væsentlig Del af de Driftsudgifter, som skulde anvendes til højlig tiltrængte Udvidelser og Fornyelser — jfr. Kapitlet om Handelsflaaden —, forringer derved Erhvervets Indtjeningssevne og hæmmer Initiativ og Lysten til at anbringe Kapital i nye Rederiforetagender. Man kommer uvilkaarligt til at tænke paa Fouché's Ord til Napoleon efter Mordet paa Hertugen af Enghien: »Dette er værre end en Forbrydelse, det er en Fejl«.

Forholdene er altid vanskelige for dansk Skibsfart. Vi har næsten ingen Transporter selv, men maa leve af andres. Nationale Hensyn, direkte Indskrænkninger og fremmed Statsstøtte og Præference til Skibsfarten gør dette stadig vanskeligere. Udgifterne under dansk Flag er høje. Myndighederne er meget nøje-regnende med Skibenes Indretning og deres Paabud med Hensyn til Kosthold vidtgaaende. Lønninger o. l. er meget høje og stadig stigende. Dansk Skibsfart har derfor i daarlige Tider vanskeligt ved at konkurrere. I 1932 var gennemsnitlig ca. 20 pCt., i 1933 ca. 11½ pCt., i 1934 ca. 5 pCt. af Landets samlede Tonnage oplagt hele Aaret. Oplægningen er meget kostbar og gaar ud over Materiellet.

Skibsfartens Udgifter over en Bank er steget fra

1932 til 1937 med 35 pCt. og derefter med de sidst tilkomne Byrder yderligere en Del Points.

Dansk Skibsfart viser desværre ikke Fremgang, men tværtimod Tilbagegang baade i kvantitativ og kvalitativ Henseende. I 1932 var Tonnagen ca. 1.190.000 Tons, i 1936 kun ca. 1.143.000 Tons. I 1930 var ca. 64 pCt. af den danske Handelsflaade under 15 Aar, i 1936 kun 53 pCt. I 1930 var ca. 46 pCt. under 10 Aar, og i 1936 ca. 34½ pCt. I 1930 var ca. 19½ pCt. under 5 Aar, i 1936 kun ca. 11 pCt.

Samtidig maa man med Bekymring se, at Lande, med hvis Skibsfart dansk Skibsfart skal konkurrere, og som i og for sig ikke har bedre Betingelser for Skabelsen af en stor national Handelsflaade, takket være Statssubsidier eller billigere Omkostninger, har været i Stand til at udvide deres Tonnage meget betydeligt. Eksempelvis kan nævnes, at siden 1930 har Rusland haft en Tilvækst paa ca. 615.000 Tons eller ca. 101 pCt., Grækenland paa ca. 410.000 Tons eller ca. 30 pCt., Finland paa ca. 170.000 Tons eller ca. 54 pCt. og Estland paa 62.000 Tons eller ca. 66 pCt.

Hvis dansk Skibsfart ikke skal sejles agterud, er det øjensynligt, at Fornyelse gennem en hurtig og stærk Forøgelse er meget tiltrængt. Paa Grund af de høje Byggepriser vil dette falde særdeles vanskeligt, kræve meget Initiativ og store Midler. Berøves de ydedygtige Rederier nu deres majsommeligt indtjente Midler, vil det blive umuligt. Tilbagegang og Forældelse maa fortsætte. De, der har Ansvaret for Skabernes Ledelse, maa selvsagt drage Konsekvensen af en eventuel Lovgivning og tør ikke vove sig ud i et Byggeprogram, hvis Følger de ikke kan overse. Det er ubestrideligt, at Ledelsen af de fleste danske Rederier har vist redelig Vilje til at konsolidere, saaledes at Bedriften igen kan opbæjles, men det maa i høj Grad befrygtes, at denne Vilje og Lyst til at arbejde med Samfundets Tarv for Øje svækkes, naar Næringen ved en ubillig og upaakrævet Skattelovgivning berøves sine Driftsmidler.

Som det er nu, er det Byrder, Byrder og atter Byrder, der lægges paa Skibsfarten. Det er ingen Nytte til, at man minder om, at Skibsfarten aldrig har faaet og aldrig har bedt om Støtte — tænk, hvad det vil sige i en Tid, hvor snart sagt alle mulige Erhverv lamenterer og anmoder, om Staten nu endelig vil hjælpe dem. Skibsfarten har derimod bragt den saa eftertragtede fremmede Valuta til Landet, stiltiende udført dette Arbejde til uvurderlig Gavn for hele det danske Samfund, — og hvad bliver saa Takken, Ekstrabeskatning i en Tid, hvor alt, hvad der havde den mindste Antydning af Højkonjunktur, forlængst er forsvundet fra Skibsfarten. Tiderne er jævne og beskedne, og man skulde være glad til, om man kunde klare enhver sit, men det har Beregningerne vist, at det kan den danske Skibsfarts Mænd ikke, hvis de paalægges store ekstra Byrder som Merindkomstskatten etc. Det maa den danske Offentlighed forstaa, inden det er for sent, og lytte til de Advarsler, der fremkommer fra ansvarlig og sagkyndig Side.

FRAGTRATETALLET

Fragtratetallet har siden September i Fjor, hvor det udregnedes til 180, været i fortsat Nedgang med Undtagelse af Maanederne Juni og Juli, da det noteredes uforandret til 123, som i Maj.

For August viser Tallet imidlertid en Stigning paa

2 Points, saa det nu er oppe paa 125. Det ligger dog meget under Tallet fra August sidste Aar, da det var beregnet til 176.

Det er selvfølgelig glædeligt, at Fragtratetallet nu gaar i den rigtige Retning, men her er unægtelig, hvad der tilstrækkeligt tydeligt fremgaar af Tallene fra i Fjor langt igen, endda meget langt.

ENGELSK SKIBSBYGNING

For faa Aar siden leverede Storbritannien 65 pCt. af Verdens Handelstonnage. Nu er Forholdet det, at britiske Rederier hos udenlandske Værfter har Bestillinger paa Handelsskibe til en Værdi af 5,000,000 Lstr., medens udenlandske Ordre hos britiske Værfter kun andrager ca. 3,500,000 Lstr. Der er saaledes i Øjeblikket en ugunstig Balance paa 1,500,000 Lstr. sammenlignet med en gunstig Balance paa 19 Millioner i 1929.

Iøvrigt er Forholdet for Eksport-Markedets Vedkommende for Tiden det, at medens 30 pCt. af Nybygningerne paa udenlandske Værker er bestemt for fremmede Købere, er kun 17 pCt. paa britiske Værfter bestilt af Udlandet. Denne Tingenes Tilstand menes kun delvis at skyldes den Omstændighed, at britiske Værfter for Tiden er særlig beskæftiget med Bygning af Krigsskibe. Ordre af denne Art optager kun 30 pCt. af Skibsbygningsindustriens Kapacitet.

Den egentlige Aarsag til de foreliggende Vanskeligheder maa søges deri, at de britiske Værfters Priser paa Nybygninger ligger altfor langt over Udlandets.

Indenfor Skibsbygningsindustrien synes man ikke tilbøjelig til at mene, at en væsentlig Nedgang i Byggepriserne kan ventes foreløbig. Med Hensyn til Statsstøtte menes det, at saafremt en indgaaende Undersøgelse af Omkostningsspørgsmaalet skulde vise, at Industrien ikke i sig selv kan klare sig overfor Udlandets Konkurrence, vil Industrien — saavel af nationale som af økonomiske Grunde — være berettiget til at forlange, at dens Krav om speciel Bistand tages under alvorlig Overvejelse af vedkommende Myndigheder.

I en Artikel fornylig beskæftiger »Lloyd's List« sig paany med de britiske Værfters Mangel paa Bestillinger.

I de første 6 Maanedes af 1937 forelaa der Meddelelse om 416 Skibsordrer, hvoraf 189 hos britiske Værfter og 227 hos Værfter i andre Lande. I det tilsvarende Tidsrum i indeværende Aar bragte Bladet Oplysninger om 299 Ordre, 103 hos britiske og 196 hos andre Værfter. Admiralitetsordrer placeret hos britiske Værfter var i første Halvaar 1937 49 og i første Halvdel af indeværende Aar 33; disse er indbefattet i ovennævnte Tal.

I denne Forbindelse berøres det Spørgsmaal, som i senere Tider i høj Grad har beskæftiget Søfartskredse i England, nemlig om Opretholdelsen af Storbritanniens Handelsflaade paa en saadan Størrelse, som udkræves for at kunne sikre Landets Tilførsler i Krigstid. Diskussionen om dette Problem kan forventes fortsat i den kommende Tid i Forbindelse med Spørgsmaalet om Subsidier saavel til Rederierne som til Skibsbygningsindustrien.

TRÆLASTFRAGTERNES REDUKTION

The Baltic and International Conference meddeler, at der i Fredags i København afholdtes et Møde i Kontrolkomitéen for Trælastplanen for Balticum og Hvidehavet.

For at imødegaa den Situation, der er skabt indenfor Tømmerhandelen ved de unormale Betingelser for denne og som har foraarsaget en stor Nedgang i Prisen paa Tømmer samt en Tilbagegang i Salg og Transport, hvorved det almindelige Fragtmarked for Afslutninger paa Tonnage fra Balticum og Hvidehavet

er blevet paavirket, er Komiteen blevet enig om at nedsætte Grundraterne foreløbig, at ophæve Ekstraraterne for Smaaskibe for D. B. B. fra Balticum. Desuden enedes man om, at Rederne ikke behøver at hæve de saakaldte Congestion extra Rater til Hull og West Hartlepool for Oktober Maaned. Alle Rater og Betingelser i Tarif Nr. 5 og følgende Ændringer bliver iøvrigt uforandrede. De nye Rater vil blive bestemt ved en Ændring, der straks vil blive meddelt.

Ændringerne er traadt i Kraft for alle Sorter fra og med den 10. September inklusive.

Hertil kan man vistnok føje, at der i vide Krese indenfor Skibsfarten har eksisteret en Misfornøjelse med, at der var enkelte Redere, der ikke tog det tilbørlige Hensyn til Raternes Overholdelse. Selvfølgelig har langt det overvejende Flertal Redere loyalt overholdt Baltwhite Planen, og de maatte derfor baade ærgres og forarges over, at andre ikke gjorde det.

EN SØENS MAND HAR TALT —

I denne Tid, hvor — ikke mindst fra Tyskland — I stærkt aggressive Taler hører til Dagens Orden, er det godt at notere, at ikke alle Tyskere anslaaer en Hadets Tone eller nærer fanatiske Anskuelse. Paa den nylig afholdte Udlandstysker-Kongres i Stuttgart udtalte saaledes den tyske Storamiral Raeder følgende: Vi Tyske, der er stolte ved at være tyske, maa samtidig erkende, at vi ikke er ene i Verden; omkring os lever Folk med andre Anskuelse, andre Maal, og de har ogsaa Ret til at leve deres Liv og forme det efter andre Idéer og efter andre Maal. Vi bør aldrig glemme, at der ogsaa i andre Lande arbejdes flittigt, handles klogt og ydes ligesaa store Ofre for Fædrelandet som hos os. Hvad vi anser for rigtigt, behøver ikke at være det i andre Lande, og de Idealer, andre Folkeslag opstiller kan være ligesaa gode, ligesaa berettigede som vore.

Disse Ord fortjente at blive hørt i vide Kredse. De viser, at der er andre Tanker — selv hos betydende Personligheder i Tyskland — end dem der bliver udsendt under den voldsomste Propaganda. Det er godt at vide, at det netop er en af de ledende Repræsentanter for tysk Militærmagt, en Søens Mand, der udtaler sig saadan.

TYSKLANDS HANDELSFLAADE

Den tyske Statistik over Handelsflaaden viser, at Flaadens Tonnage er forøget med 6,3 pCt. fra 1937 til 1938, medens Verdenstonnagen i samme Tidsrum er steget med 6 pCt.

I 1933 var den tyske Handelsflaades Tonnage nede under 4 Millioner Brutto Tons. Nu er Tonnagen igen naaet op over dette Tal, men den er endnu baade absolut og relativt langt under Tonnagen i 1914. Endvidere oplyses, at de tyske Skibsværfter i 1937 havde 16 pCt. af den samlede Verdensskibsbygning.

ENGLAND TRUER MED KULKRIG

I et Øjeblik som nu, hvor Ordet Krig genlyder uafbrudt, og hvor man ikke ved, hvordan den skal afværges eller, hvornaar den eventuelt kommer, virker det selvfølgelig med mindre Styrke, naar det nu meddeles, at England truer med Kulkrig. Men det er ellers alvorligt nok.

Om faa Dage skal Forhandlingerne om Dannelsen af et internationalt Kulkartel genoptages. Efter hvad der meddeles fra engelsk Side, er man i britiske Producentkrese temmelig skeptiske med Hensyn til Mulighederne for et heldigt Resultat. Den største Hindring for Afslutningen af en Kartelaftale danner Tyskernes ganske umedgørlige — hedder det — Holdning i Spørgsmaalet om Tysklands Andel i Totaleksporten. Paa engelsk Side hævder man, at den tyske Kulindu-

stri takket være hensynsløs Dumping ved Hjælp af statslige Eksportsubsidier og Bytteaftaler med andre Lande har formaaet at hæve sin Eksport paa andre kulekporterende Landes og først og fremmest Englands Bekostning. Mens den tyske Eksport i 1929 kun udgjorde Halvdelen af den engelske Eksport, havde den i 1937 naaet at stige næsten til samme Niveau, mens den engelske Eksport var sunket betydeligt under 1929's Tal. Tyskerne kræver nu, at deres Andel i Kartellets Totaleksport skal beregnes paa Basis af Aarets 1937's Eksporttal, et Krav, som den britiske Industri under ingen Omstændigheder har i Sinde at gaa med til. De britiske Kulgruber vil kæmpe for en Kvotafordeling paa Basis af Tallene fra 1929.

I intimt Samarbejde med Regeringen har den britiske Kulindustri nøje undersøgt Situationen, og man har i alle Detailler udarbejdet en Plan om Indførelse af Eksportsubsidier ogsaa for den britiske Kuleksport. Skulde Tyskerne vise sig uvillige til at gaa ind paa noget Kompromis, er Englænderne fast besluttet paa at ville fortsætte Kampen om Afsætningsomraaderne, hvortil de kan regne med energisk Støtte fra den engelske Regerings Side. I London tror man, at denne engelske Beslutningsomhed vil gøre Tyskerne lidt medgørligere ved de kommende Forhandlinger.

EN NY TRANSPORT-ARTIKEL

Fra Sovjetrusland meddeles om en Del Transporter med Apatit. — Apatit er en Eksportvare af forholdsvis ny Dato. Det er et Mineral, der i 1924 viste sig at forekomme i hidtil ukendte Mængder paa Halvøen Kola. Forekomsten anslaaes til at indeholde en Beholdning paa over en Million Tons. Eksperimenter godtgjorde, at der kunde udvindes et højkvalificeret Superfosfat samt endvidere *fertilisere* (Kunstgødning) og ved fortsat Undersøgelse af Halvøen Kola opdagedes adskillige Forekomster af andre værdifulde Mineraler. Apatit var og blev imidlertid langt det mest kvantitative og efter at de videnskabelige Undersøgelser var afsluttet, opførtes i Byen Kirovaks en Fabrik til Koncentrering af Apatiterten og fra at være et næsten ubefolket Omraade, voksede Distriktet op til at blive et vigtigt Centrum for den kemiske Industri.

I 1930 paabegyndtes saa Eksporten af Apatit over Murmansk med 5000 Tons og Aar efter Aar steg Udførselen, og Mineralet vandt hurtig en stærk Position paa Verdensmarkedet. Saaledes eksporteredes i 1936 121,000 Tons Apatiterten og 385,000 Tons Apatitkoncentrat, og Eksporten er i stadig Stigning. Paa Grund af Sovjet-Apatit-Koncentratets Indhold af Fosforsyre overgaar det ikke alene afrikanske Fosfater, der afskibes fra Algier, Tunis og Marokko, men ogsaa amerikanske Fosfater af »the land pebble grade«. Sovjet-Apatitens Fordel fremfor den amerikanske bestaar bl. a. i dens fine melagtige Tilstand, der unødvendigt gør en yderligere Formalingsproces, og saaledes tillader, at den straks kan bruges i Industrien i den Form, hvori den afskibes. Endvidere indeholder den praktisk taget ingen Fuglighed.

Apatit-Modtagerne har altid været tilfreds med Kva-

liteten, som der gøres alt for at holde paa samme høje Niveau. Til dette Formaal er der i Murmansk oprettet et specielt Laboratorium.

Murmansk, der indtil nu er eneste Eksporthavn i U. S. S. R. for denne Vare, har den store Fordel at være isfri hele Aaret, idet den ligger udenfor Hvide-

POLENS SKIBSFART

Det har tidligere været omtalt, at Polen bestræber sig for paa Bekostning af de skandinaviske Handelskibes Trafik paa Danzig og Gdynia at forøge Polens Andel i disse Transporter. Allerede da de første Laster gik ind over Gdynias nybyggede Kajer, var det skandinaviske Skibe, som med Glæde begyndte at arbejde dette nye Arbejdsfelt for sin mindre Tonnage. I Aarenes Løb er de nordiske Handelskibe kommet til at spille en stadig stigende Rolle her. Men samtidig er ogsaa Polens egen Skibsfart gennem de gode Forudsætninger vokset i Størrelse og Styrke, og det er under saadanne Forhold næppe til at undres over, at de polske Skibsfartsfolks Arbejde i de senere Aar har været indstillet paa at skaffe sig en større Andel af i første Række Massegodstrafiken fra og til Polen.

Polen betaler aarlig rundt regnet 200 Millioner Zloty i Form af Fragt for sine Søtransporter. Heraf beløber ca. 120 Millioner sig udelukkende paa Massegoods. Og heraf falder blot en ringe Del — ca. 10 pCt. — paa Polens egne Skibe, Resten gaar til de udenlandske Rederier. For at faa en Udjævning i Stand er de polske Bestræbelser i den senere Tid blevet forstærket yderligere, og det er Hensigten at søge at forøge den nationale Handelsflaade i Polen med mindst 80,000 Tons. Men selv med en saaledes forøget Flaade vil det let komme til at vise sig svært for de polske Skibsfartsfolk at fordrive den skandinaviske Tonnage fra de Havne, over hvilke Polens Eksport og Import væsentligt finder Sted. Men det er alligevel godt at have Opmærksomheden henvendt paa denne Udvikling.

FORHYRINGSKONTORET I NEW YORK

Generalkonsul *R. Christensen* fra New York har Gunder et Besøg i Oslo udtalt sig om det nye skandinaviske Forhyringskontor i New York.

— Hyrekontoret har vi, siger Generalkonsulen, faaet oprettet takket være et enestaaende forstaaende og loyalt Samarbejde mellem Rederforbundene og Sømandsorganisationerne i de skandinaviske Lande. Kontorets Formaal er at søge hidfort en Hyreordning, som saa vidt muligt kan tilfredsstille alle Krav. Men Kravene er mange, og Synsmaaderne varierer stærkt blandt de forskellige interesserede. Vi maa derfor bede om Overbærenhed saavel fra Redere og Skibsførere som fra Sømand. Vi har søgt at træffe en Ordning, saa alle bona fide Sømand har den samme Anledning til at faa Hyre, naar de virkelig vil have det, samtidig med at vi søger at imødekomme de Krav og Ønsker, som bliver fremsat fra Skibsførernes Side.

En af Vanskelighederne er, at vi ikke har tilsvarende Hyrekontorer i de andre amerikanske Havne. Kaptajner, som fra andre Havne henvender sig til Kontoret i New York, maa være opmærksomme paa, at Hyrekontoret ikke godt kan se bort fra, at der maatte gaa ledige Sømand i den Havn, Skibet ligger i, og at Chancen for at faa Hyre for disse Sømand vilde falde bort, dersom man sender Sømand fra New York.

MEDDELELSER FRA DANSK

Domsafgørelse

Den 11. Januar 1931 grundstødte Damperen »Steingrim« af Oslo i den finske Bugt og blev totalt Vrag. Grundstødningen skyldtes, at Skibet blev taget af Isen og sat paa Land.

Skibet var ved et »Gencon«-Certe-parti af 17. December 1930 befragtet af Sovjetunionens Handelsrepræsentation i Oslo for en Rejse fra Antwerpen til Leningrad med Stykgods. Certe-partiet indeholdt den sædvanlige Leningrad-Isklausul, hvorefter Befragterne skulde sørge for nødvendig Isbryderassistance.

Forsikringselskabet Norske Atlas, som var Kasko-Assurandør, gjorde Ansvar overfor Handelsrepræsentationen som Repræsentant for Befragterne og krævede 150,000 Kr.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

for det opstaaede Tab. Handelsrepræsentationen afviste Kravet som den uvedkommende, fordi den kun var optraadt som Befragternes Agenter.

Ved Oslo Byret fik Norske Atlas Medhold. Handelsrepræsentationen havde i Certe-partiet undertegnet sig »For Sovtorgflot Paris«, »kun som Agenter«, et Selskab, som det senere viste sig var likvideret en Maaned før Certe-partiet blev undertegnet. Men for Følgerne af, at Rederiet ikke havde nogen Befragter at holde sig til, maatte Handelsrepræsentationen være ansvarlig.

Højesteret har nu stadfæstet Byrettens Dom. Efter sin Plads i Certe-partiet og efter naturlig Sprogbrug maatte Sovtorgflot, Paris, opfattes som Befragter, og hverken Certe-partiet eller hvad der var oplyst om de forudgaaen-

de Forhandlinger, indeholdt nogen Antydning af, at Sovtorgflot var anvendt i en anden Forbindelse. Naar saa det senere viste sig, at Sovtorgflot, Paris, ikke eksisterede paa Fragtafslutningens Tid, altsaa ingen Ordre havde givet, og Handelsrepræsentationen heller ikke straks efter Kravets Fremsættelse opklarede Forholdet og legitimerede, hvem den egentlige Befragter var, maatte Rederiet eller nu Norske Atlas, være berettiget til at holde sig til Handelsrepræsentationen som ansvarlig i Kontraktforholdet i Befragternes Sted.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i August 1938

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 8 Maaneder af 1938, sammenlignet med samme Tidsrum i 1937, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	11.166	18.221.129	10.101	16.302.288
1937	10.473	17.691.530	9.512	15.922.801
Forskel:	+ 693	+ 529.599	+ 589	+ 379.487

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	12.445	13.931.396	7.731	13.014.429
1937	12.135	13.247.232	8.009	13.526.385
Forskel:	+ 310	+ 684.164	÷ 278	÷ 511.956

I Tidsrummet Januar/August 1938 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 5.206.700 Tons og 3.287.859 Tons større end til Antwerpen.

Winter North Atlantic Load Lines

Department of Commerce, Washington, har til amerikanske Toldmyndigheder o. a. udsendt følgende Cirkulæreskrivelse vedrørende Vinter Fribord for Nordatlantterhavet:

Circular Letter No. 210.

To Collectors of Customs and Others Concerned.

Subject: Winter North Atlantic Load Lines.

The Bureau understands that different conclusions regarding the meaning and intent of Rules LXV and CV of the International Load Line Convention have been arrived at by different maritime nations, which rules are represented in the United States Load Line Regulations, Section A, Rules 65 and 105.

With the Department's approval the Bureau hereby defines the application of paragraph 19 of Section A of the Load Line Regulations of the United States as pertaining to Rule 65 and Rule 105 of the same Section A:

Vessels subject to Rule 65 and vessels subject to Rule 105 of Section A of the Load Line Regulations of the United States, if engaged in a voyage whose port of departure and port of arrival are both north of lat. 36° N. during the period from the 16th of October to the 31st of October and from the 1st of April to the 15th of April (all dates inclusive) which enter (during the periods stated) an area bounded on the west by long. 50° W., on the east by long. 15° W. to lat. 60° N. and on the south by lat. 45° N. and lat. 60° N. easterly from long 15° W., shall be loaded so as not to submerge the Winter North Atlantic marks *while in that area*.

Vessels subject to Rule 65 and vessels subject to Rule 105, if engaged in a voyage whose port of departure and port of arrival are both north of 36° N. between the 1st of November and the 31st of March following (both dates inclusive), shall be loaded during the period stated so as not to submerge their Winter North Atlantic marks.

Vessels engaged in transatlantic voyages between the 16th of October and the 15th of April, both dates inclusive, whose port of departure or port of arrival is south of lat. 36° N., shall be loaded so that when within a winter zone during this period their winter marks shall not be submerged.

A vessel engaged in a transatlantic voyage during the period from the 1st of November to the 31st of March, both dates inclusive whose port of departure and port of arrival are both north of lat. 36° N. but which in the course of her voyage passes south of lat. 36° N., shall be loaded so as not to submerge the Winter North Atlantic marks.

Suez-Kanulens Afgifter nedsættes

Administrationen for Suez Canal Company har fra 15. December ansat følgende nye Afgifter: For lastede Skibe 5 sh. 9 d., for Skibe i Ballast 2 sh. 10 d. og for Passagerer 5 sh. 9 d.

Tarifen er for Tiden 6 sh. for lastede Skibe og 3 sh. for Skibe i Ballast.

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i August Maaned 1939

Hjemland	Anløb	R.T.N.
Danmark	439	87,567
Norge	6	5,680
Sverige	33	5,413
Finland	8	5,371
Estland	4	2,386
Tyskland	27	2,894
England	5	6,688
Holland	9	2,719
Grækenland	1	981
Tilsammen	532	119,699
Heraf Rute fart	185	77,285

Københavns Havn

Københavns Havn har i August Maaned været anløbet af ialt 2778 Skibe paa tilsammen 943,856 Netto Tons. Heraf kom 1733 Skibe paa 248,386 Tons fra indenrigske Havne, og 1045 Skibe paa 695,470 Tons fra udenrigske Havne.

Trafikken gennem Suez-Kanalen

Suez-Kanalen blev i første Halvaar 1938 passeret af 3,049 Skibe paa tilsammen 17,170,442 Netto Reg. Tons. Tonnagen fordelte sig saaledes:

Nation	Antal	N. R.
Britiske	1,490	8,548,352
Italienske	499	2,352,211
Tyske	251	1,576,800
Hollandske	233	1,488,094
Franske	130	866,983
Norske	141	685,386
Græske	102	407,094
Japanske	59	384,738
Danske	50	247,144
Nordamerikanske	39	220,639
Svenske	33	170,496
Russiske	15	60,118
Jugoslaviske	13	51,314
Ægyptiske	21	34,801
Panamanske	8	28,626
Finske	4	20,037
Spanske	2	17,842
Rumænske	2	8,072
Portugiske	1	1,344
Belgiske	1	331

Der var en Tilbagegang i Forhold til 1. Halvaar 1937. da Tallene var 3,407 Skibe og 18,548,469 Tons.

Dom i Sagen mod »Karis« af Rønne

Ved Sorelten i Esbjerg er afsagt Dom i en Sag, der af Firmaet Johan Olsen i Esbjerg var anlagt mod Skibsfører Christensen, M/S »Karis« af Rønne.

Sagens Grundlag var, at Esbjerg-Firmaet havde bestilt nogle Lervarer, som ikke kom rettidig frem, idet »Karis«, der skulde transportere Varerne, havde foretaget nogle Mellemrejser, der havde forsinket Leveringen, og Firmaet havde derefter skaffet sig Varerne paa anden Maade, hvilket havde givet det et direkte Tab paa 600 Kr. Skibsføreren har indrømmet at have taget de paagældende Mellemrejser, men har erklæret, at det var med Billigelse af Mæglerfirmaet i Rønne.

Mæglerfirmaet har imidlertid ikke billiget saa omfattende Mellemrejser, idet »Karis«, der laa i Aalborg og skulde hente Varerne i Rønne, først gik til Gdynia med gl. Jern og derfra tilbage til Aalborg med Last.

Efter at der imidlertid forgæves var forsøgt Forlig, hvorved Firmaet Johan Olsen efterlaanden nedsatte sit Erstatningskrav til 350 Kr., blev Sagen optaget til Doms, og Soreltens Dom kom til at lyde paa Frifindelse af Skibsfører Christensen, der tilkendtes 80 Kr. i Sagsomkostninger.

Oplægningerne

Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægningsstal for denne Uge viser et Antal oplagte Skibe paa 36 paa i alt 49.215 Brutto Tons og 72,880 Tons d.w.

Tirsdag i sidste Uge var Tallet 41 Skibe og 83,745 Tons d.w., saa der er en Nedgang paa 5 Skibe og knap 11,000 Tons d.w. Det er den første virkelige Nedgang i lange Tider, men det er endnu for tidligt at tale om Bedring.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Udviklingen paa Fragtmarkedet har ogsaa været meget træg i den forløbne Uge, hvilket for saa vidt kun er naturligt, naar Hensyn tages til den spændte storpolitiske Situation. Som Forholdene ligger i disse Dage, er det naturligt, at saavel Redere som Befragtere ønsker længst muligt at vente for at se i hvad Retning Udviklingen bærer. Foruden Storpolitiken er der dog ogsaa andre Faktorer, der spiller ind, og her gør i første Instans den gode europæiske Høst sig stærkt gældende, idet denne er tilstrækkelig til at dække Forbruget et godt Stykke Tid fremover, specielt hvad Brødkorn angaar, og Kornimportørerne viser derfor ogsaa hovedsagelig Interesse for det typiske Foderkorn Majs. Som det vil forstaaes af ovenstaaende, har de forskellige Kornmarkeder ikke vist større Forandring i den forløbne Uge. River Plate Markedet har været en Smule mere aktivt og har taget ialt 7—8 Baade, der officielt rapporteres at være sluttet til Minimalraten. Til Destinationer uden for Europa cirkulerer der stadig enkelte Ordre, bl. a. til Japan, som fortsat indikerer 20/-, ligesom Bahia Blanca/Callao Ordren stadig er i Markedet, men den Rate, som Befragterne vil betale herfor, er ikke tillokkende nok for Rederne.

Golfen kan tilsyneladende ikke konkurrere med La Plata Majs i Øjeblikket, og der har ikke været en eneste Ordre paa Markedet i den forløbne Uge. St. Lawrence har kun taget en enkelt mindre Baad paa Basis af Minimalraten, men Befragtingen fra Churchill synes nu at have taget sin Begyndelse, og et Par store engelske Baade sluttedes til 3/- Basis U.K. med Tillæg ifølge Minimalskemaet fra St. Lawrence.

Australien har taget 2 Baade i den forløbne Uge paa Basis af Minimalraterne til U.K./Cont., og der søges stadig Tonnage til Taku Bar til omkring 20/-.

Fra Sydamerika noteres en enkelt Last fra Cape Town til U.K. til 16/-. Fra Sortehavet har Russerne taget adskillige Baade for Korn til Antwerpen/Rotterdam eller U.K. Raten laa en Overgang paa 11/- Basis Antwerpen/Rotterdam med 9d extra for U.K., men Russerne har nu reduceret deres Indikationer med 3d.

De øvrige oversøiske Markeder har med enkelte Undtagelser været interesseløse. Fra U.S. Atlantic og Golfen har Interessen hovedsagelig drejet sig om Tonnage for Scrapjern til Japan, og flere Baade er sluttet til Rater, der ligger omkring 14/6d. Hjemgaaende Forretning fra disse Markeder er kun sløjt repræsenteret, og den eneste Forretning af positiv Natur, der noteres, er en Ladning Scrapjern paa 4000 Tons til Gdynia, for hvilken der indikeres 16/6d.

Sukker fra Vestindien er meget rolig. Cuba/p.p.U.K. er sluttet til 14/6d.

Pacifickyst Markedet er nærmest uforandret. Der

har været nogen Efterspørgsel efter Scrapjern til Japan, og 4—5 Baade er sluttet til Rater mellem \$3.50 og \$3.60. For Lumber paa berth terms noteres \$10.— til Tsingtao. Fra British Columbia er sluttet store Ladninger paa f.i.o. terms til U.K. til 22/6d og 22/9d. Disse Rater kan gentages.

Østens Markeder er stadig faste, og specielt synes tidlig Tonnage er være godt efterspurgt. Soyabønner fra Dalny er sluttet til 28/3d Basis Rotterdam/Hamburg, men flere Baade, der kan give ultimo September og primo Oktober Lastning forlanger væsentlig højere Rater, og Befragterne er i hvert Fald villige til for disse Positioner at betale 30/-.

Ris fra Saigon har faaet adskillige Baade til Rater mellem 28/6d og 29/-; men vi vil mene, at tidlig Oktober Tonnage kan faa 30/-, maaske en Kende mere. Fra de fransk-indokinesiske Havne søges Tonnage til Europa for Antracit, for hvilket der indikeres 24/6d, ligesom Befragterne er aabne for Tonnage til U.S. Atlantic til 20/-. Port Redon/Montreal Ordren er stadig i Markedet, og Befragterne er i Dag villige til at betale 27/6d.

Det indiske Marked ligger roligt. Tonnage har været fast fremme for Kerner fra Madraskysten til 28/- med 2/6d mindre for Karachi Lastning. Befragterne har kontrabudt 6d mindre.

Fra Sydamerika noteres en Del Kullaster. Durban/Sabang er sluttet til den lave Rate af 5/9d for Oktober, og dette kan gentages for November. Iøvrigt er Befragterne aabne for Tonnage fra Durban/Buenos Aires til 12/6d., til Hongkong til 9/- og til Colombo til 7/-.

Paa de europæiske Markeder er Tonen en Kende lysere. Middelhavet/hjem viser nogen større Interesse for Tonnage, og Tilgangen af nye Ordre har været større end i de sidste Uger. Fra Sortehavet har Russerne sluttet Tonnage for Kul til Antwerpen til 11/3d, hvilket kan gentages, ligesom de er aabne for en Baad til U.S. Atlantic, for hvilken der antagelig kan betales omkring 12/-. Russerne har ligeledes taget Tonnage fra Poti til Holland til 11/-, og Poti/Gøteborg er sluttet til 12/-.

Paa Trælastmarkederne har Konferencen som bekendt reduceret Minimalraterne, og man haaber, at denne Foranstaltning vil medføre noget større Aktivitet.

Timechartermarkedet har været meget roligt, hvilket antagelig skyldes den urolige storpolitiske Situation. Af de faa Forretninger, der er sluttet, skal nævnes, at 6000 Tons Motorskib ca. 16 Knob er sluttet for Timecharter trip across Levering New York, Tilbagelevering til U.K. til \$1.70. 6000 Tons Dampere er sluttet for trip Levering U.S.N.H. Tilbagelevering Sydafrika til \$1.25. Vestindia Markedet viser i Øjeblikket slet ingen Interesse for Tonnage.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Prøvetur

For omtrent tre Maaneder siden afleverede B. & W. det elegante Motorskib »Transilvania«, og i Torsdags var Motorskibet »Basarabia« paa Prøvetur med et større Selskab af indbudte og gjorde en Rekordfart af 25 Knob, endnu højere end »Transilvania«, der under Prøveturen opnaaede den imponerende Fart af 24,5 Knob.

Ligesom »Transilvania« skal »Basarabia« benyttes til fast Fart paa Sortehavet og i Middelhavet i Ruten Konstanza-Istanbul-Piræus-Haifa-Beirut og Alexandria.

Skibet har en Brutto Tonnage paa 6672 Tons og en Netto Tonnage paa 3917 Tons, medens Dødvægten er 2150 Tons. Der er Plads til ialt ca. 400 Passagerer, nemlig 80 paa I Kl., 100 paa II Kl. og ca. 230 paa III Kl.

Nyt Millionforetagende ved Esbjerg Havn

Bestyrelsen for Sydvestjyllands forenede Elektricitetsværker har besluttet at afslaa et Tilbud fra det sønder-

jydske Højspændingsværk i Aabenraa paa Levering af Reservekraft. I Stedet besluttede man at lade Planen om Opførelse af en Dampcentral paa Esbjerg Havn til ca. 2 Mill. Kr. nyde Fremme. Vedtagelsen skal nu forelægges Esbjerg Byraad og Sydvestjyllands Elektricitetsforening til Godkendelse.

Sømandsbiblioteket

Sømandsbiblioteket for Danmark har udsendt Beretning for Virksomheden i Aaret indtil 30. April. Virksomheden har paa Grund af Sygdom i Medhjælpernes Rækker været noget mindre. Der er ialt udsendt 264 Bogkasser med ca. 7400 Bind. Biblioteket raader nu over ca. 41,000 Bind. Man maatte til sidste Regnskab overføre Gæld til Bogbinderne, 900 Kr., som det lykkedes at bringe ned til 400 Kr., og da Indtægterne ikke er steget, er det naturligvis gaaet ud over Bogindkøbet, men ved en Del Boggaver har man alligevel været godt udrustet til Udsendelserne nu i 1938.

Tysk Dampet mod Oddesund-Broen

Den tyske Dampet »Werner« af Hamborg, paa Rejse fra Mors til Rotterdam med 700 Tons Moler, tornede forleden som Følge af Strømsætning mod Oddesund-Broens østre Pille med Klappaget; inden den kom klar af Broen, stødte den paany, denne Gang mod en Del af Ledeværket, hvis metertykke Træstolper splintredes.

Skaden paa Broen anslaaes til ca. 35,000 Kr. »Werner« er foreløbig blevet liggende, medens Skaden besigtiges.

Marstalskibet »Herkules« sunket

Marstal-Tjalken »Herkules«, ført af Kaptajn K. M. Petersen, paa Rejse fra Lübeck til Faaborg med Ammoniak, kolliderede Onsdag Nat i Lollandsbæltet med en russisk Slæbedampet. »Herkules« sank omtrent øjeblikkelig, men Mandskabet, der foruden Kaptajnen bestod af to unge Mænd, fik dog Tid til at gaa i Redningsbaaden, der blev taget paa Slæb af den russiske Dampet. Da denne befandt sig udfør Rødby Havn, roede de tre Mand ind til Havnen. Der vil blive afgivet nærmere Forklaring ved et Søforhør i Rødby.

Sir Arthur Sutherland gifter sig med dansk Dame

Den kendte engelske Shipping-man Sir Arthur Sutherland, der er velkendt i Danmark fra sine talrige Besøgher, vil i nærmeste Fremtid holde Bryllup med en danskfødt Dame, Mrs. W. R. Heatley, Enke efter den tidligere engelske Konsul i Odense.

Losning af Trælaster i London

Norges Rederforbund meddeler, at ifølge en ny Tariftale skal Stevedorearbejderne i London fremtidig have deres Godtgørelse beregnet paa Akkordbasis i Stedet for som hidtil pr. Arbejdsdag. Nyordningen beregnes at medføre en betydelig Forøgelse af Godtgørelsen for Lossearbejdet, og Stevedorefirmaerne mener, at dette bør betinge et Tillæg til de hidtil gældende Losspriser for Skibene med 12½ pCt. Beslutning er udfærdiget overensstemmende hermed og sat i Kraft fra 1. September.

»Admiral Karpfanger«

Tyskland har nu ogsaa selv opgivet »Admiral Karpfanger«, det flere Gange omlalte Skoleskib, der med sin 60 Mands Besætning nu maa anses for forlist og alle om Bord værende omkommet. I de tyske Skibsfartsblade og andre Steder har Hamburg-Amerika Linien, der var Reder for Skoleskibet, indrykket den tragiske Meddelelse, forsynet med Søgerand, og heri er anført alle de om Bord værendes Navne. Kaplajnen var Reinhold Walker, og blandt Eleverne var adskillige fra Sønderjylland med danske Navne Christen Lorenzen, Jens Jensen, Hans Albertsen, Axel Nilsdatter. Denne Skibskatastrofe minder i saa mangt og meget om den, der ramte »København«, at vi alene af den Grund har særlige Forudsætninger for at forstaa den Sorg, Ulykken har skabt i saa mange Hjem.

I Hamborg er der blevet afholdt en Søgeudstjeneste til Minde om »Admiral Karpfanger«s Besætning, ved hvilken Lejlighed foruden Præsten Direktør Dr. Hoffmann fra Hamburg-Amerika Liniens Direktion talte.

Generalforsamling

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri har holdt Generalforsamling paa Børsen.

Direktør H. P. Christensen aflagde Beretning for det forløbne Aar og udtalte, at Værftet havde været godt beskæftiget med Nybygnings- og Reparationsarbejde, men ved Driftsaarets Slutning var Ordrebestanden noget mindre, end den var ved samme Tidspunkt i Fjor. Grunden hertil maa alene skyldes de nedadgaende Konjunkturer indenfor Skibsfarten.

De Nybygninger, der er blevet afleveret i Løbet af Aaret, er alle Specialskibe, særligt Passagerskibe og hurtiggaende Lastskibe, og de er alle forsynet med Dieselmotorer.

Overskudet, der i Aar har været nogle faa Tusind Kr. større end sidste Aar, beløber sig til 707,000 Kr., der fordeles saaledes, at der til Aktionærerne udbetales 6 pCt. i Dividende plus 4 pCt. i Ekstradividende. Til Tantième til Bestyrelsen medgaaer 21,000 Kr., til Dispositionsfonden henlægges 250,000 Kr., og til næste Aars Regnskab overføres 17,000 Kr.

Stor Udvidelse af Norges Fiskeriflaade

Ifølge Meddelelse fra Bergen vil Fiskeridirektoratet slutte Kontrakt om Bygning af nye Fiskekuttere til et Beløb af ca. 2½ Million Kroner, der skal udredes af de Krisebevillinger, som er stillet til Disposition i delte Øjemed. I alt er det Hensigten at lade bygge ca. 190 saadanne Fartøjer.

Det meddeles samtidig fra Oslo, at der i nær Fremtid af Telegrafvæsnet vil blive oprettet en ny Radiotelefoni-

Station i Haugesund, særlig beregnet til Korrespondance med Fiskedampere. Stationen bliver saa kraftig, at den dækker hele Nordø-Området, og Telegrafvæsnet oplyser, at der dermed er oprettet saa mange Stationer, at hele den norske Kyst maa siges at være dækket.

Vareudveksling med Portugal

Gennem Vinhandlerforeningen i København foreligger der Meddelelse om, at der er tilrettelagt en ny Vareudveksling mellem Danmark og Portugal, gældende Varer til et Beløb af 650,000 Kr. fra hver Side.

Danmark leverer Klipfisk, sikkert udelukkende fra Færøerne, og vi faar til Gengæld Portvin og Madeira. Udvekslingen af Varerne ventes at kunne indledes omkring Midten af Oktober.

Valuta til Import af 7½ Mill. kg Kaffe

Uden Hensyn til de Overvejelser, der f. T. foregaaer i Handelsministriet og Valutaraadet ang. Mulighederne for, at Kaffe kan komme paa Friliste fra Nytaar, har Valuta-Centralen paa Basis af den Tilsagnsordning, den nugældende Lov rummer, givet Kaffeimportørerne Tilsagn om, at de for 1. Halvaar 1939 vil kunne regne med Valuta til Import af ca. 17½ Mill. kg. Kaffe, et Kvantum, der svarer noje til den Kaffeimport, der finder Sted nu i sidste Halvaar 1938.

Marseilles Havn under Undtagelsestilstand

Torsdag Eftermiddag indtraadte i Marseilles Havn en Slags Krigstilstand, hvilket vil sige, at alt Arbejde i Havnen foreløbig udføres under statslig Kontrol. En Kommission, bestaaende af Havnedirektøren samt en General og Admiral udgør under Undtagelsestilstanden den højeste Myndighed i Havnen, og enhver Arbejder og Arbejdsgiver af fransk Nationalitet maa rette sig efter deres Ordre. Hermed har Regeringen foreløbig løst Problemet, den langvare Havnearbejderstrejke havde rejst, og de stridende Parter kan nu uden videre Ulemper for Offentligheden diskutere sig til Rette i Ro og Mag.

Bøder fra 16 Francs til 5000 Francs venter de Arbejdere, der ikke efterkommer Kommissionens Ordre, og i særligt alvorlige Tilfælde er Straffen Fængsel op til fem Aar.

Den rige Dansker fra Marstal

Forrige Aar døde den danske Kaplajn Minor i San Francisco, født i Marstal. Han havde testamenteret sin Fodeby betydelige Beløb. Senere døde hans Hustru, og Boet er nu sluttet. Det danske Blad »Bien« meddeler, at den efterladte Formue er større end antaget. Foruden Gaverne til Marstal har den afdøde testamenteret ialt ca. 100,000 Dollars til forskellige velgørende danske Institutioner i Kalifornien, bl. a. Alderdomshjemmet i Set. Rafael, der har faaet 40,000 Dollars, og Hjem i San Francisco og Oakland.

Ny Færge til Grenaa—Hundested

Paa et Møde i København vedtog Bestyrelsen for Grenaa—Hundested Færgefart, at der skal bygges en ny Færge til Ruten. Den nye Færge skal bygges paa Aalborg Værft. Den skal have en Fart af 18 Knob og vil komme til at koste omkring 2 Mill. Kr. Bygningen af Færgen skal paa begyndes snarest muligt, og den skal være færdig senest 1. April 1940.

Fiskerikontrollens nye Skib

Fra Frederikssund Skibsværft er afleveret et nyt Fartøj til Fiskerikontrollen. Den nye Baad, der har Værftets Bygnummer 714, og som benævnes »Kontrollartøj Nr. 10«, har en Længde af 14 Meter, Bredden er 2,80 Meter, og den har et Dybtgaaende paa 1,20 Meter. Fartøjet er bygget af knastrent Egetræ paa Kravel med Jern-Bundstokke ved alle Spant og er forsynet med Teaktræs-Dæk og Styrehus og selvlæsende Cockpit af Mahogni.

I Forskibet er Kammer for 2 Mand, og midtskibs har Foreren sin Kahyt. Baaden har Centralvarmekomfur med Varmeelementer, elektrisk Lysanlæg til Lanterner og Projektorer. Der er Jernskodder paa begge Side af Motorrummet, paa hvis Sider er anbragt Tanke, beregnet til 800 Liter Brændselolie. Maskinen er en Frichs Dieselmotor, 6-cyl. paa 80 HK., der paa Provelturen gav Baaden en Fart af knapt 10 Knob. Endvidere er der elektrisk Startdynamo og Akkumulatorer til 550 Ampèretimer.

Byggesummen er 37,900 Kr.

50 Aars Jubilæum

Hr. W. Winter kan fejre 50 Aars Jubilæum 1. Oktober i Skibsbundfarve-Firmaet Th. Høeg i Hamborg. Winter indtraadte i Firmaet 1. Oktober 1888 som Lærling og har siden arbejdet der. Han er kendt i Skibsfartskredse i mange Lande, ikke mindst i Skandinavien, og er stadig lige aktiv.

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«

Ny Hirtshals-Færge til Maj

Skibsreder *Mosvold jun.* oplyser over norsk Telegrambyraa, at den nye Færge til Hirtshals-Ruten nu er under Bygning paa Aalborg Skibsværft. Færgen skal være færdig i Midten af Maj næste Aar. Der er foretaget en Del Forandringer i de oprindelige Planer. Skibets Hastighed bliver 17. Mil.

Redningsvæsenet

Beretning om Det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra den 1. April 1937 til den 31. Marts 1938, udarbejdet i Marineministeriet, foreligger nu. Det hedder deri bl. a.:

Statens samlede Udgifter til Redningsvæsenet har i Finansaaret 1937—38 andraget 661.750 Kr. 21 Øre.

Af Redningsvæsenet har der i Finansaarets Løb været udført 47.042½ Timers Vagttjeneste, hvortil er medgaaet 58.803 Kr. 12 Øre.

Samtlige Stationer er blevet inspiceret og befundet at være i tilfredsstillende Stand.

Der er i Finansaarets Løb forefaldet ialt 7 Redningsforetagender, hvorved Menneskeliv er reddet. Antallet af Redningsforetagender, hvorved intet Menneskeliv er reddet, og »forgæves Møder« har været ialt 66.

Der har været afholdt 263 Øvelser, deraf 52 ved Raketstationer og 211 ved Baad- og Raketstationer. Samtlige Øvelser forløb uden Uheld af Betydning.

Søløven

Aug. Olsens Boghandel i Hellerup har udsendt en af sine populære Smaaogter, denne Gang Søløven af 7. Maj 1937 i Henhold til Bekendtgørelse fra Handelsministeriet af 1. Dec. 1937, med alfabetisk Register og alle de Oplysninger, som enhver der har med Skibsfart at gøre har Brug for at kende. Bogen er meget praktisk anlagt, og man finder let de Oplysninger, man søger.

POSITIONSLISTE PR. 13. SEPTEMBER 1938**A**

s.s. *Aalborg* ank. Helsingør 12.9.
s.s. *Aarø* afg. Setubal 6.9. til Limhamn.
s.s. *Aarø*, Bastrup, ank. Danzig 8.9.
s.s. *Aase* ank. Antwerpen 6.9.
m.t. *Aase Mærsk* ank. N. Waterweg 8.9.
s.s. *Absalon* ank. Leningrad 5.9.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hamburg 11.9. hjg.
m.s. *African Reefer* afg. Seattle 10.9.
s.s. *Agnete* ank. Kbhvn. 6.8.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Lewis 2.9.
s.s. *Alabama* afg. Bahia Blanca 26.8. til St. Vincent.
s.s. *Alf* afg. Aarhus 7.9.
s.s. *Alfa* pass. Gibraltar 11.9.
s.s. *Algarve* ank. Haifa 13.9.
s.s. *Algier* afg. Antwerpen 10.9. til Alexandria.
m.s. *Almena* afg. New York 1.9. til St. Marcors.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Port Said til Marseilles 12.9. hjg.
s.s. *Allsund*, Hansen, afg. Odessa 11.9. til Rotterdam.
m.s. *American Reefer* afg. Rio de Janeiro 10.9.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Kbhvn. til Southampton 13.9. udg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 7.9. til Gibraltar.
s.s. *Anna* ank. Heysham 12.9.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Philadelphia 1.9.
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Hakodate til Singapore 7.9. hjg.
s.s. *Anne* afg. N. Waterweg 30.8. til Oslo.
m.s. *Argentina* ank. Aarhus 11.9.
m.s. *Arizona* ank. Buenos Aires 11.9.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Famagusta 23.8.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. Panama 8.9. p. R. t. San Francisco.
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Cap Verde p. R. t. Cape Town 11.9. udg.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Middlesbrough 13.9.
s.s. *Aslaug* afg. Alexandria 27.8. til Jaffa.
m.s. *Asnæs* pass. St. Abbs. Head 10.9.
m.s. *Astoria*, Norregaard, ank. Helsingør 8.0.
s.s. *Astra* ank. Aalborg 6.9.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. New York 10.9. til Venezuela.

Bestilling

Rotterdamsche Lloyd har ved Schelde-Værftet i Vlissingen bestilt et 21,000 Tons Brutto Passagerskib, der skal have en Fart af 21 miles. Der bliver Plads til godt 700 Passagerer, og Skibet skal indsættes i Ruten paa Holandsk Ostindien.

PERSONALIA**50 Aar**

Skibsfører i Dampskibsselskabet »Torm« Kaptajn *Johs. Koch* fyldte Mandag 50 Aar. Kaptajn Koch er Forer af Motorskibet »Herdis«.

Dødsfald

Forhenværende Skibsfører, senere Bankbestyrer i Ærøskøbing, Kaptajn *Johs. Kromann*, Marstal, er afgaaet ved Døden, 70 Aar gammel. Kaptajn Kromann blev i en tidlig Alder Skibsfører og sejlede hovedsagelig i oversøisk Fart, sidst med den store Jernskonnert »Thor«. Efter at være gaaet i Land blev han Bankbestyrer i Handels- og Landbrugsbanken i Ærøskøbing. Denne Stilling opgav han for en Del Aar siden og flyttede til Marstal.

Dødsfald

Tidligere mangeaarigt Medlem af Havneraadet, fra 1901—12 Formand for dets Budgetvalg, Docent Dr. phil. *Oscar Hansen*, er død 82 Aar gammel. Oscar Hansen var en af dansk offentligt Livs ejendommeligste Personligheder. Han begyndte sin Karriere som Vinkyper, blev siden Student, cand. mag. og Dr. phil. paa en Afhandling om Kants Erkendelsesteori, kom ind i Politik og var omkring Aarhundredskiftet en af Københavns kendteste Venstrepolitikere, blev den egentlige Stifter af Spejderbevægelsen og en lang Række andre Bevægelser.

B

s.s. *Belgien* ank. Gdynia 7.9.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Neapel 1.9.
s.s. *Bergenhus* afg. Aalesund 13.9. nordover.
s.s. *Bertha* afg. Holbæk 8.9. til Methil.
s.s. *Bes* pass. Skagen 1.9.
s.s. *Betta* pass. Ushant 12.9.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Cardenas 6.9.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Armstad 4.9.
s.s. *Birgitte* afg. Boness 31.8. til Næstved.
s.s. *Birte*, Rasmussen, oplagt.
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Malacca til Port Swttenham 14.9. hjg.
m.s. *Bornholm*, Sørensen, ank. Antwerpen 5.9.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Gdynia 7.9.
s.s. *Brasilien* afg. Buenos Aires 6.9. til Madeira.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Dakar 9.9.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Buenos Aires 24.8. til Avonmouth.
s.s. *Britta* afg. Aarhus 12.9.
s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 10.9. til Kbhvn.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Svane 10.9. til New York.
s.s. *Brynhild* afg. Gøteborg 6.9. til Montreal.

C

m.s. *California* ank. Nakskov 2.9.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. San Pedro 8.9. udg.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Rio de Janeiro 11.9.
s.s. *Carmen* pass. Gibraltar 10.9.
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Las Piedras 31.8.
s.s. *Charkow* ank. Antwerpen 13.9.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Morpau Bay 31.8.
s.s. *Christiansborg* afg. Istanbul 10.9.
m.s. *Chr. Holm* ank. Caripiti 17.9.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Barry 30.8.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Para 7.9.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

13.9.38

LONDON	22.40	MADRID	30.00
NEWYORK	467.75	AMSTERDAM	251.70
BERLIN	186.90	STOCKHOLM	116.65
PARIS	12.70	OSLO	112.70
ANTWERPEN	78.05	HELSINGFORS	9.95
ZÜRICH	105.45	PRAG	16.30
ROM	24.80	WARSAWA	88.35

m.s. *Chile*, Broholm Jensen, ank. Nakskov 14.9.
 m.s. *Chilean Reefer* ank. Portland 11.9.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Bordeaux 7.9.
 s.s. *Clara*, Jensen, oplagt.
 m.s. *Columbia*, Bronér, ank. Singapore 11.9.
 s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Ushant 1.9.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. North Sydney 2.9.

D

s.s. *Dagmar* ank. London 13.9.
 s.s. *Dagmar* ank. Gdynia 12.9.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 6.9. til Odense.
 m.s. *Dania*, Danholt, ank. Rotterdam 11.9.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Hamburg 13.9. udg.
 m.s. *Danmark* ank. Baton Rouge 18.-20.9.
 s.s. *Delaware* afg. Galveston 13.9. til Norfolk, Va.
 s.s. *Douro* ank. Riga 11.9.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Guantanamo 6.9.
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Caronle 3.9.
 s.s. *Effe Mærsk* ank. Svendborg 29.7.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Seattle 10.9.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Houston 3.9.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Wilmington Del. 3.9.
 s.s. *Elisabeth* ank. Boston, Lines 6.9.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Cardiff 30.8.
 s.s. *Ellen* ank. King's Lynn 1.9.
 s.s. *Ellensborg* afg. Kbhvn. 12.9.
 s.s. *Else* afg. Hull 12.9.
 s.s. *Emanuel* afg. Preston 27.8. til Herring Love N.B.
 s.s. *Enilie Mærsk* afg. Alexandria 8.9. til Port Said.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Colombo 29.8.
 s.s. *Energi* ank. Saint John N.B. 7.9.
 s.s. *England*, Stengade, pass. Brunsbüttel 12.9. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erik Boye* afg. New York 24.8. til Norfolk.
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.
 s.s. *Erna* ank. Toppila 8.9.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. San Pedro 12.9. hjg.
 s.s. *Ester* afg. Algier 12.9.
 s.s. *Esther Maria*, Lissberg, ank. Fredericia 9.9.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* ank. Barry 31.8.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. London 12.9. hjg.

F

m.sk. *Fano* ank. Kbhvn. 12.9.
 s.s. *Finland* afg. Gdynia 6.9.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Singapore til Bangkok 13.9. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Kalundborg 11.9.
 s.s. *Frankrig* ank. Kbhvn. 6.9.
 s.s. *Fredensborg* ank. Kbhvn. 13.9.
 s.s. *Frederiksborg* pass. Skagen 13.9.
 s.s. *Freya* ank. Kbhvn. 31.7.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 3.9.
 s.s. *Frøde* ank. Gdynia 10.9.
 s.s. *Fylla* ank. Urviken 2.9.

G

s.s. *Georgia* afg. Victoria 27.8. til Madeira.
 s.s. *Gerda Toft* pass. St. Vincent 10.9.
 s.s. *Gerd* afg. New York 19.8. til Caibarien.
 s.s. *Gerda* ank. Sas van Ghent 13.9.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Manila 22.8.
 s.s. *Gorm* afg. Santos 26.8. til Madeira.
 s.s. *Grete* pass. Gibraltar 10.9.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Telok Betong 1.9.
 s.s. *Gronland* oplagt.
 s.s. *Gudena* afg. Shields 1.9. til Llanely.
 s.s. *Gudrun* pass. Hirtshals 30.8. p. R. t. Rouen.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. N. Waterweg 31.8. til New York og Philadelphia.
 s.s. *Gunhild* pass. Cuxhaven 2.9. p. R. t. Irland.
 s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Helsingør 8.9. sydg.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Tabu Bar 28.7.
 s.s. *Gyda* afg. Baltimore 25.8. til Cienfuegos.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Svolvar 7.9.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aabenraa 9.9.

s.s. *Halfdan* ank. Bordeaux 10.9.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Kbhvn. 11.9. til Danzig.
 s.s. *Hans Broge* ank. Blyth 8.9.
 s.s. *Hans*, From, afg. Minstad 14.9.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Windsor 30.8.
 s.s. *Harald* ank. Liverpool 12.9.
 s.s. *Harriet* ank. Nice 10.9.
 s.s. *Helene* ank. Gdynia 11.9.
 s.s. *Helga* ank. New York 11.9.
 m.s. *Helvig* ank. New York 9.9.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Houston 27.8.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Kiel 30.8.
 m.s. *Herdís* ank. New York 3.9.
 s.s. *Hilde* afg. Uuras 27.8. til London.
 s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 13.9. til Aarhus.
 s.s. *Holland* pass. Hammershus 7.9. vestg.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Dairen 3.9. hjg.
 s.s. *Inga*, Jensen, oplagt.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Genoa 31.8. p. R. t. Messina.
 s.s. *Inger* pass. Ushant 12.9.
 s.s. *Inger Toft* ank. St. Margaret Bay 5.9.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Parrsboro 2.9.
 m.s. *Ireland*, Meinertz, afg. Buenos Aires 3.9. til Avonmouth.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Leningrad 10.9.
 s.s. *Ivar* afg. Boston 11.9. til Newport News.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Lissabon 31.8.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Falmouth 18.8. p. R. t. Tampico.
 m.s. *Java*, Christensen, pass. Dondrahead p. R. t. Singapore 10.9. udg.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. New York 2.9.
 s.s. *Jenny* ank. Wiborg 14.9.
 s.s. *Johanne* ank. London 9.9.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Kopervik 5.9. til Hoyanger.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 12.9.
 s.s. *Jonna* afg. Rio de Janeiro 26.8.
 s.s. *Juliane* ank. Treport 5.9.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Hamburg 11.9. udg.
 s.s. *Jutta* ank. Flensborg 10.9.
 s.s. *Jytte* afg. Aalborg 7.9. til Methil.
 s.s. *Jægersborg* ank. Korsør 10.9.

K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt.
 s.s. *Kala*, Brockmann, afg. Chatham 9.9.
 s.s. *Karen* ank. Nice 14.8.
 s.s. *Karen Toft* pass. Dover 7.9.
 s.s. *Karla* afg. Port Lyatey 13.9.
 s.s. *Katholm* ank. Kbhvn. 12.9.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Falmouth 28.8.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Leith 30.8.
 s.s. *Kentucky* afg. Gdynia 29.8. til Gullen.
 s.s. *Kirsten* afg. Cork 1.9. til Goole.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Swansea 2.9.
 s.s. *Kjopenhavn*, Sigvardt, ank. Dundalk 3.9.
 s.s. *Knud* afg. Odense 13.9. til Danzig.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Esbjerg 25.8.
 s.s. *Knut* ank. Amsterdam 3.9.
 s.s. *Kongea* pass. Zeebrugge 5.9.

L

s.s. *Laila* afg. New York 9.9.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Suez til Aden 12.9. udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Lauri* pass. Gibraltar 11.9.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Halifax 2.9.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. St. John's 30.8.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Algiers 2.9. til Plymouth.
 s.s. *Lilleborg* ank. Ivigtut 12.9.
 s.s. *Lilian* afg. Ajaccio 10.9.
 s.s. *Lily* ank. Kotka 6.9.
 s.s. *Linda* ank. Port Lyateauy 13.9.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Stettin 8.9.
 s.s. *Lotta* ank. Helsingfors 8.9.
 s.s. *Lotte* afg. Bremen 1.9. til Sunderland.
 m.s. *Louisiana* ank. Rosario 12.9.
 m.s. *Lundby* forv. afg. Montreal 14.-15.9.
 s.s. *Lynæs* pass. Skagen 4.9.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Savannah 1.9.
 s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 11.9.
 s.s. *Maja* ank. Rouen 13.9.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. San Francisco 12.9. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Bremen 31.8.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. San Pedro 27.8.
 s.s. *Margit*, Johansen, oplagt.
 s.s. *Margrete* afg. Klaipeda 29.8. til Gdynia.

s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 11.9.
 s.s. *Marianne* ank. Stolpmünde 7.9.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Tampico 13.8.
 s.s. *Marie Toft* pass. København 10.9.
 s.s. *Marna* ank. Valparaiso 7.9.
 m.s. *Marocco* ank. Genua 12.9.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Port Ewergrlade 13.9.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Aarhus 5.9.
 s.s. *Marx* ank. Koivisto 2.9.
 s.s. *Maryland* afg. Santos forv. 15.9. til Rio.
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Lizard 9.9. østg.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, pass. Skagen p. R. t. Kbhvn. 14.9. hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 7.9.
 s.s. *Michael Jebesen* afg. Hongkong 26.7.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Danzig 10.9.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
 s.s. *Najaden* afg. Leningrad 11.9.
 s.s. *Nancy* ank. Kbhvn. 11.9.
 s.s. *Nernia* pass. Finisterre 10.9.
 s.s. *Nevada* afg. Malmø 13.9. til Aarhus.
 m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Helsingør 9.9. nordg.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. San Pedro 26.8.
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.
 s.s. *Niobe* ank. Oporto 12.9.
 s.s. *Norco* ank. Vardø 4.9.
 m.s. *Nordbo* afg. Rashin 12.8. til Hamburg.
 s.s. *Nordborg* ank. Gaspé 12.9.
 s.s. *Nordby* afg. Kbhvn. 11.9. til Danzig.
 m.s. *Norden* ank. San Francisco 2.9.
 m.s. *Nordfarer* afg. Jacksonville 3.9. til New York.
 m.s. *Nordhavet* afg. Buenos Aires 25.8. til Dakar.
 m.s. *Nordhval* ank. New Orleans 31.8.
 m.s. *Nordkap* afg. New York 27.8. til Rio de Janeiro.
 s.s. *Nordlys* pass. Fastenet 31.8. p. R. t. Norfolk.
 m.s. *Nordpol* ank. Calcutta 26.8.
 m.s. *Nordvest* ank. Moji 8.9.
 m.s. *Normandiet*, Petersen, ank. Bilbao 5.9.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 13.9.
 s.s. *Olga* pass. Dunnet Hd. 1.9. vestg.
 m.s. *Olga S.* afg. London 2.9. til Kbhvn.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Danzig 16.8. til Newfoundland.
 m.s. *Olympia*, Lorensen, forv. afg. Montreal 9.9.
 m.s. *Oregon* ank. Rotterdam 13.9.
 s.s. *Orion* ank. Hammerfest 30.8.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Archangel 6.9. til Hull.
 s.s. *Otto Petersen* ank. St. Vincent 30.9.
 s.s. *Ove Toft* bunker Zeebrügge 10.9.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Finisterre 5.9.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Cuba 29.8.
 m.s. *Panama*, Juul-Christensen, pass. Guardafui p. R. t. Suez 12.9. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kings Lynn 9.9.
 s.s. *Paula* afg. Burntisland 13.9.
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Singapore 8.9. udg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Kobe 8.9. til New York.
 s.s. *Pia* pass. Holtenu 11.9.
 s.s. *Polly* pass. Kbhvn. 5.9.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. London 8.9.

R

m.s. *Ragnhild* afg. London 8.9. til Alexandria via Antwerp og Tunis.
 s.s. *Randa* pass. Kbhvn. 12.9.
 s.s. *Riga* afg. Danzig 10.9. til Grimsby.
 s.s. *Rigmor* pass. Skagen 4.9.
 s.s. *Rikke* afg. Jacksonville 31.8. til Azua.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 11.9.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Kbhvn. 23.4.
 s.s. *Robert* afg. Danzig 7.9. til Birkenhead.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. N. Waterweg 9.9.
 s.s. *Rosenborg* ank. Bordeaux 12.9.

S

s.s. *Saga* afg. Skien 12.9. til Odense.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Cardenas 28.8. til British Columbia.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Wilmington 9.9.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Bremen 12.9.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Gdynia 11.9. til Zeebrügge.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filliakontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Antwerpen 27.8.
 s.s. *Selma* ank. Pomaron 13.9.
 s.s. *Sessa* afg. Chanaral 5.9.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Dondrahead p. R. t. Suez 13.9. hjg.
 s.s. *Sicilien* ank. Casablanca 12.9.
 s.s. *Signe* afg. Hernösand 25.8. til London.
 s.s. *Sigrid* ank. Rostock 6.9.
 s.s. *Silkeborg* ank. Kbhvn. 30.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.
 s.s. *Skagen* afg. Aarhus 12.9. til Danzig.
 s.s. *Skagerak* ank. Koivisto 5.9.
 s.s. *Skandia* forv. ank. England 27.9.
 s.s. *Skjold* ank. Riga 11.9.
 s.s. *Skodsborg* ank. London 12.9.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 13.9. til Gdynia/Danzig.
 m.s. *Stesvig* Haure-Petersen, sosat Helsingør 20.8.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Haderslev 31.8. til Leningrad.
 s.s. *Sophie* ank. Svendborg 4.9.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 13.9. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Quebec 7.9. til Richmond.
 s.s. *Stella* afg. Cardiff 13.9.
 m.s. *Stensby* afg. Cardiff 10.9. til Vancouver via Panama.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Cristobal 10.9.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Cardiff 12.9.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. London 28.8.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 3.9. til Oslo.
 s.s. *Svanholm* ank. Kalamara 10.9.
 s.s. *Sava* forv. ank. Umanak 13.9. el. 14.9.
 s.s. *Svend Pii* afg. Shields 26.8. til St. Vincent (C.V.).
 s.s. *Soborg* ank. Burntisland 13.9.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Swansea 12.9. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Sydney N.S.W. 13.9.
 s.s. *Tanja* pass. Helsingør 11.9.
 m.s. *Tasmania*, Roder, ank. Dairen 23.8.
 s.s. *Teddy*, Meyer, pass. Skagen 11.9.
 s.s. *Tekla* afg. Korsør 8.9. til Danzig.
 s.s. *Tennessee* afg. Neufahrwasser 27.8. til Santos.
 m.s. *Thyra S.* afg. Kbhvn. 23.8. til Kanada.
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 12.9.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Hobro 14.9.
 s.s. *Tove* ank. Kbhvn. 10.8.
 s.s. *Tovelil*, Bang, pass. San Miguel 11.9.
 s.s. *Transporter* pass. Helsingør 3.9.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Bandholm 14.9.
 s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 13.9.
 m.s. *Tunis* afg. Leixoes 11.9. til Kbhvn.
 m.s. *Tureby* afg. Diamante 10.9. til Ibicuy.

U

s.s. *Ulla* pass. Malta 11.9.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Kbhvn. 2.9.
 s.s. *Uranienborg* ank. Rotterdam 6.9.

V

s.s. *Valborg* pass. Dunnet Hd. 8.9. østg.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Bremen 12.9.
 s.s. *Venus* afg. St. Thomas 26.8. til St. Alfred.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Kbhvn. 6.3.
 s.s. *Viborg* ank. Rouen 11.9.
 s.s. *Viola* ank. Haifa 19.8. p. R. t. Tel Aviv.
 s.s. *Virginia* afg. Buenos Aires 26.8. til Madeira.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. London 12.9.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Helsingør 9.9. sydg.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Gdynia 11.9.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamborg 12.9.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

DAMPKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILDTelegram-Adr.: "Holmeild"
Amaliegade 36**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAET 1848

**Toldbodens Motorfærge og
transportforretning****N. P. Winding** (Forh. Skibsfører)
anbefaler sig medStørre og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til
Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring.Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,
Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr.: Winding, Ndr. Toldbodtil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE
Øresundsvej 141. Telefon 5601.
Amager 1483. København S.*Det populære
Pilsner***TUBORG LAGER ØL
TUBORG PILSNER****VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkcco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 14. September 1938.

Nr. 37.

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

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

I. Østersøen.

2646. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Anduvning. Lys- og Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 36/2507. Stockholm 1938.)
Lys- og Klokketønden *Karlskrona angöringsboj* paa c. 56° 03' N. 15° 33' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 31/2269 1938.)
2647. Sverige E.-Kyst. Gamlebyviken. Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 36/2506. Stockholm 1938.)
En Stage er udlagt paa 57° 47',₄₆ N. 16° 35',₄₅ E.
(E. f. S. Nr. 36/2596 1938.)
2648. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Eggegrund Fyr forstærket. Taagesignal forandret.
(U. f. s. Nr. 36/2551. Stockholm 1938.)
Eggegrund Hovedfyr og Bifyr paa c. 60° 44' N. 17° 34' E. er forstærket saaledes, at Synsvidden for Hovedfyret nu er 16 Sm og for Bifyret 13 Sm. Taagesignalet er forandret til Nautofon, Tre-Stød hver 1^m, Stød 3^s, Pause 3^s, Stød 3^s, Pause 3^s, Stød 3^s, Pause 45^s.
(E. f. S. Nr. 16/1194 og 33/2393 1938.)
2649. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Eggegrund Fyr. Radiofyr oprettet.
(U. f. s. Nr. 36/2552. Stockholm 1938.)
Ved *Eggegrund* Fyr paa c. 60° 44' N. 17° 34' E. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 318,₅ kc/s (942 m). Tonehøjde: 335 c/s. Rækkevidde: 50 Sm. Signalet er:
- | | |
|--|---------------------|
| 1. Bogstaverne GG 2 Gange..... | 15, ₃ s. |
| 2. Pause | 1, ₃ s. |
| 3. 14 Streger af 1 ^s . Varighed med 0, ₃ Pause mellem hver | 17, ₉ s. |
| 4. Pause | 0, ₃ s. |
| 5. 1 lang Streg | 7, ₁ s. |
| 6. Pause | 1, ₃ s. |
| 7. Bogstaverne GG 1 Gang | 6, ₈ s. |

8. Pause	10,0 ^s .
Signalets Varighed	1 ^m .
Gentagelse af Signalet	1 ^m .
Hele Signalets Varighed	2 ^m .
Pause	4 ^m .
Periode	6 ^m .

Sendetider: I usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m, begyndende ved det 4^m. af hver Time. I klart Vejr: 4 Gange hver Time, begyndende ved det 10^m, 16^m, 40^m. og 46^m. (E. f. S. Nr 16/1185 og 33/2394 1938.)

2650. Sverige. Bottniske Bugt. Byviken. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 36/2505. Stockholm 1938.)

Byviken Fyr paa c. 63° 48' N. 20° 52' E. er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 31/2271 1938.)

2651. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 25/703. Helsingfors 1938.)

Den hvid- og rødmaalede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 65° 04' 01" N. 25° 11' 55" E. er flyttet til 65° 04' 34" N. 25° 11' 44" E.

2652. Finland. Bottniske Bugt. Toppilasund Lys- og Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 25/704. Helsingfors 1938.)

Lys- og Klokketønden *Toppilasund* paa c. 65° 03' N. 25° 24' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 49/3776 1937.)

2653. Finland. Bottniske Bugt. Grunde.

(U. f. s. Nr. 25/710. Helsingfors 1938.)

1. En Grund med 5,1 m Vand er fundet paa 64° 37' 28" N. 23° 56' 06" E.

2. En Grund med 8,1 m Vand er fundet paa 64° 38' 07" N. 23° 54' 22" E.

Dybderne er opgivet til Middelvandstand.

2654. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Marsund. Dybde aftaget. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 25/706. Helsingfors 1938.)

1. Dybden i Løbet gennem *Marsund* er aftaget fra 2,7 til 2,1 m.

2. Den hvid- og rødmaalede Spirtønde med rødt Tvertræ paa 60° 15' 50" N. 19° 39' 35" E. er ombyttet med en hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste.

2655. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Sømærke inddraget.

(U. f. s. Nr. 25/702. Helsingfors 1938.)

Den hvid- og rødmaalede Spirtønde med rødt Tvertræ paa 60° 09' 07" N. 24° 59' 01" E. er permanent inddraget.

2656. (T). Estland. Finske Bugt. Tallinn Fyrskib midlertidig ombyttet.

(N. t. M. Nr. 7/27. Tallinn 1938.)

Fyrskibet *Tallinn* paa c. 59° 43' N. 24° 43' E. er midlertidig ombyttet med Reservefyrskibet *Reserv*, der viser samme Fyrkarakter. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver 30^s, Stød 5^s, Pause 25^s.

2657. (T). Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib midlertidig ombyttet.

(N. t. M. Nr. 7/28. Tallinn 1938.)

Fyrskibet *Hiiumadal* paa c. 59° 05' N. 22° 12' E. er midlertidig ombyttet med Fyrskibet *Tallinn*, der viser samme Fyrkarakter og afgiver samme Radiotaagesignal. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver 1^m. 07^s, Stød 7^s, Pause 1^m. Hvis Sirenen kommer i Uorden, afgives Taagesignal med Klokke, 2 Dobbeltslag hver 2^m. Undervands- taagesignal gives med Undervandsklokke, 3 Slag, Pause 6^s, 3 Slag, Pause 6^s, 3 Slag, Pause 22^s.

2658. **Estland. Moon Sund. Kuivastu Fyrbaake flyttet.**
(N. t. M. Nr. 7/28. Tallinn 1938.)
Kuivastu Fyrbaake er flyttet 80 m NE. efter til Yderenden af Pieren. Iøvrigt uforandret.
c. $58^{\circ} 34',4$ N. $23^{\circ} 23',6$ E.
(Kort Nr. 268.)
2659. (T). **Tyskland. Femern W. Vrag afmærket.**
(N. f. S. Nr. 36/3875. Berlin 1938.)
Vraget af den *danske* Tjalk *Hercules* ligger sunket i c. 20 m Vand paa c. $54^{\circ} 32',7$ N. $10^{\circ} 45',6$ E. Dybden over Vraget er under 10 m.
En grøn Vraglystønde med NE.-Topbetegnelse og som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7^s, Blink 1^s, Mørke 1,5^s, Blink 1^s, Mørke 3,6^s, er udlagt c. 100 m NE. for Vraget.
2660. **Tyskland. Kieler Bugt. Boknis NE. Undervandshindring findes ikke.**
(Meddelelse fra Marineoberkommandos nautiske Afdeling.)
Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge paa c. $54^{\circ} 35',0$ N. $10^{\circ} 05',9$ E., er forgæves eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 35/2591 1938.)
(Se Tillæg.)

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

2661. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Sømærke genudlagt.**
Den hvide Stage med 1 Halmvisk paa $55^{\circ} 07'$ ($08''$) N. $12^{\circ} 14'$ ($27''$) E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 36/2643 1938.)
2662. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Oplysning om Vandstandsbræt.**
Vandstandsbrættet ved Indløbet til *Bøgestrøm* staar paa S.-Siden af Indløbet paa $55^{\circ} 07' 20''$ N. $12^{\circ} 15' 06''$ E.
(Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 534.)
2663. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Indløbet til Vordingborg. Afmærkning atter i Orden.**
E. f. S. Nr. 35/2592 1938 annulleres, idet de deri omtalte Sømærker, som var forsvundet, atter er udlagt paa Plads.
Vordingborg Havn: c. $55^{\circ} 00'$ N. $11^{\circ} 55'$ E.
2664. **Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs Fyr. Oplysning om Fyr.**
Efter de sidste Undersøgelser er *Trælle Næs Fyr* beliggende paa $55^{\circ} 37' 31''$ N. $9^{\circ} 51' 49''$ E. Lysvinklerne er uforandret. Fyret gaar i Skjul i Pejling 10° .
(E. f. S. Nr. 17/1276 1938. Kort Nr. 304, 318, 227, 241 og 278. Fyr-Fort. Nr. 376.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2665. **Danmark. Kattegat. Schultz's Grund Fyrskib forandret.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 33/2466 1938 meddeles, at den deri omtalte Forandring af Fyrskibet *Schultz's Grund* paa c. $56^{\circ} 09'$ N. $11^{\circ} 11'$ E. er foretaget.
(E. f. S. Nr. 33/2466 1938. Kort Nr. 227, 247, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 188. Fyr-Fort. Nr. 135.)

- 2666. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Lindholm Løb. Sømærkers Plads.**
 1. Rød Stage med 2 opadvendte Koste, *Lindholm Løb NW.*, ligger i 6,3 m Vand paa 55° 55' 27" N. 10° 41' 37" E.
 2. Rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Lindholm Løb SE.*, ligger i 9,0 m Vand paa 55° 55' 12" N. 10° 42' 25" E.
 (Kort Nr. 252 og 227. Søm.-Fort. Side 35, Nr. 4 og 5.)
- 2667. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.**
 I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 6,1 m, i *Svaneholm Fyrlinie*: 5,0 m i *Sælhundeholm Løb*: 4,3 m, i *Gaaseholm Løb*: 1,9 m, i *Svaneholm Løb*: 0,4 m og i *Kobberø Løb*: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 6,1 m over *Havrevlen* og 5,0 m i *Svaneholm Fyrlinie*, og 4,3 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.
 Der findes mere Vand udenfor Fyrlinierne.
 Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:
 a. 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 3,9 m.
 b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 2,8 m.
 c. 56° 42' (27") N. 8° 13' (42") E. — 2,0 m.
 (E. f. S. Nr. 33/2409 1938.)
- 2668. Sverige. Skagerrak. Indløbet til Ellöse Fjord. Grunde.**
 (U. f. s. Nr. 36/2514. Stockholm 1938.)
 I Sundet mellem *Fredagsholmen* og *St. Rissholm* er fundet følgende Grunde:
 a. En 6,2 m Grund paa 58° 11',22 N. 11° 25',40 E.
 b. En 8,0 m Grund paa 58° 11',20 N. 11° 25',39 E.
 Dybderne er angivet til Middelvandstand.
- 2669. Norge. Oslofjorden Munding. Torbjørnskjær Fyr forstærket.**
 (B. f. F. Nr. 20. Oslo 1938.)
 Lysevnen i *Torbjørnskjær Fyr* paa c. 59° 00' N. 10° 47' E. er betydelig forøget.
- 2670. Norge. Oslo Fjord. Oslo. Dyna Fyr. Oplysning om Radiofyr.**
 (B. f. F. Nr. 20. Oslo 1938.)
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 33/2412 1938 meddeles, at Klartvejsudsendelserne fra *Dyna Radiofyr* paa c. 59° 54' N. 10° 42' E. er ophørt. Taagevejsudsendelserne fortsættes som under Prøvedriften. Fartøjer, som maatte ønske Radiofyret sat i Virksomhed i klart Vejr til Kontrol af sit Pejlaparat, skal sende Anmodning herom til *Oslo Havnevæsen* eller Fyrvogteren, *Dyna Fyr*, med Oplysning om i hvilken Tid Sendingen ønskes.
 (E. f. S. Nr. 33/2412 1938.)
- 2671. (T). Norge. Skagerrak. Jomfruland Fyr slukkes midlertidig.**
 (B. f. F. Nr. 20. Oslo 1938.)
 Den 19. September d. A. slukkes *Jomfruland Fyr* paa c. 58° 51',8 N. 9° 36',3 E. midlertidigt for et Tidsrum af c. 2 Uger.
- 2672. Norge. Skagerrak. Lyngør Fyr forstærket.**
 (B. f. F. Nr. 20. Oslo 1938.)
 Lysevnen i *Lyngør Fyr* paa c. 58° 38',1 N. 9° 09',4 E. er betydelig forøget.
 (Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2673. Norge. Tanafjord. Finkongkjeilnæringen Fyr tændt.**
 (B. f. F. Nr. 8 og 20. Oslo 1938.)
 Ved Indløbet til *Finkongkjeila* er paa c. 70° 54',4 N. 28° 29',7 E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s, Blink 0,6^s, Mørke c. 4,5^s. Fyrlanterne paa Stativ.

2674. Norge. Avløysa. Nordkyn Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 8 og 20. Oslo 1938.)

Paa $71^{\circ} 07',9$ N. $27^{\circ} 39',9$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 15^s, Blink 1,5^s, Mørke 13,5^s. Fyrlanterne paa Stativ.

2675. Norge. Svolvær. Jomfrua Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1938.)

Jomfrua Fyr paa c. $68^{\circ} 13',7$ N. $14^{\circ} 34',5$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink c. hver 3^s, Blink 1^s, Mørke 2^s.

2676. (T). Norge. Svolvær. Svolvær Bagfyr slukket.

(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1938.)

Svolvær Bagfyr paa $68^{\circ} 14',3$ N. $14^{\circ} 34',6$ E., paa *Storhaugen*, vil blive holdt slukket i Vinter.

2677. Norge. Svolvær. Svolvær Forfyr flyttet.

(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1938.)

Svolvær Forfyr paa $68^{\circ} 13',8$ N. $14^{\circ} 34',5$ E. er flyttet til *Bekkholmen* SW.-Pynt paa $68^{\circ} 13' 47''$ N. $14^{\circ} 34' 26''$ E. Fyret, der er anbragt paa Betonfundament, benævnes fremtidig *Bekkholmen* Fyr, og lyscr, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 326° til 18° . 2. Grønt i Pej. fra 18° til 26° .

Flammens Højde: 10,2 m.

N B. Fyret overet med *Jomfrua* Fyr i Pejling 352° leder mellem *Kjeoystein* og *Vabeinet*.

2678. Norge. Selbjørnfjorden. Slotterøy Fyr. Radiofyr oprettet.

(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1938.)

Ved *Slotterøy* Fyr paa c. $59^{\circ} 54',5$ N. $5^{\circ} 04',4$ E. er oprettet et Radiofyr, der træder i Virksomhed den 15. September d. A.

Bølgelængde: 297,5 kc/s (1008 m). Type: A₂. Tonchøjde: 500 c/s. Rækkevidde: 10 Sm.

Signalet er:

a. Bogstaverne SL	3,4 ^s .
b. Pause	1,0 ^s .
c. 8 Streger af 5,5 ^s . Varighed med 0,6 ^s . Mellemrum ...	48,2 ^s .
d. Pause	1,0 ^s .
e. Bogstaverne SL	3,4 ^s .
f. Pause	2 ^m 03 ^s .
Periode	3 ^m .

Udsendelsestider: Usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 3^m.

Klart Vejr: Indtil videre Mandag og Torsdag fra Kl. 1230 til Kl. 1700, Tirsdag og Fredag fra Kl. 1100 til Kl. 1500.

(Kort Nr. 263.)

2679. (T). Danmark. Kore Sand. Skydeøvelser. Advarsel.

I Tiden fra 13. til 17. September og 4. til 10. Oktober d. A. afholdes Skydninger fra Flyvemaskine mod Slæbemaal over Farvandet W. for *Kore Sand*.

c. $55^{\circ} 14',5$ N. $8^{\circ} 29',2$ E.

2680. (T). Tyskland. Weser Fyrskib W. Lystønder udlægges midlertidig.

(N. f. S. Nr. 36/3816. Berlin 1938.)

I Tiden fra den 15. September til omkring den 31. December d. A. vil der paa $53^{\circ} 54' 18''$ N. $7^{\circ} 47' 42''$ E., c. 1 Sm 270° fra *Weser* Fyrskib, blive udlagt nogle rød- og hvidmalede, vandret sribede Lystønder, som viser hvidt, fast Lys.

Det er forbudt at komme nævnte Lystønder nærmere end 125 m.

Nærmere Meddelelser fremkommer ikke.

2681. Tyskland. Fyrskibene *Aussenjade* og *Minsenersand* flyttes.
(N. f. S. Nr. 36/3820. Berlin 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid flyttes uden nærmere Meddelelse nedennævnte Fyrskibe, som følger:
a. Fyrskibet *Aussenjade* til $53^{\circ} 51' 51''$ N. $7^{\circ} 56' 27''$ E. i 18 m Vand.
b. Fyrskibet *Minsenersand* til $53^{\circ} 50' 09''$ N. $8^{\circ} 04' 42''$ E. i 13 m Vand.
(E. f. S. Nr. 22/1683 1938. Kort Nr. 264.)
2682. England. Thomsen Munding. Margate. Taagesignal forandret.
(N. t. M. Nr. 1873. London 1938.)
Taagesignalet med Klokke ved Fyret paa *Margate Pier* paa c. $51^{\circ} 24'$ N. $1^{\circ} 23'$ E. er forandret til Signal med Sirene, Fire-Stød hver 1^m. Taagesignalet afgives kun lejlighedsvis.
2683. England. Orfordness. Radiofyr atter i Virksomhed.
(N. t. M. Nr. 1874. London 1938.)
Orfordness Radiofyr paa c. $52^{\circ} 05'$ N. $1^{\circ} 34'$ E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 33/2434 1938.)
2684. (T). England. Smith's Knoll Klokketønde ombyttes midlertidig.
(N. t. M. Nr. 46. Trinity House, London 1938.)
Omkring den 3. Oktober d. A. ombyttes Klokketønden *Smith's Knoll* paa c. $52^{\circ} 52'$ N. $2^{\circ} 15'$ E. midlertidig med en sort Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s. Klokketønden genudlægges omkring den 19. December d. A.
Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.
2685. Skotland. Firth of Forth. Forsøg med Sprængstoffer udsat.
(N. t. M. Nr. 1892. London 1938.)
E. f. S. Nr. 35/2555 1938 annulleres, da Afholdelsen af de deri omtalte Forsøg med Sprængstoffer er udsat indtil videre.
Oxcars Fyr: c. $56^{\circ} 01'$ N. $3^{\circ} 17'$ W.

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

2686. Frankrig. Port-en-Bessin. Taagesignal atter i Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 35/2252. Paris 1938.)
Taagesignalet ved *Port-en-Bessin* forreste Ledefyr paa c. $49^{\circ} 21'$ N. $0^{\circ} 45',_6$ W. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 25/1877 1938.)
2687. (P). Frankrig. Ile Viorgo Anduvning. Afmærkning forandres.
(A. a. N. Nr. 35/2245. Paris 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid sker følgende Forandringer i Afmærkningen ved Anduvningen til *Ile Viorgo*:
I. Nye Lystønder udlægges:
a. En sort Lys- og Fløjtetønde med Cylinder, *Bouée du plateau d'Aman-Ar-Ross*, som viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 3^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 3^s, udlægges paa c. $48^{\circ} 42'$ N. $4^{\circ} 27'$ W., ved Plateauets N.-lige Yderende.
b. En sort Lystønde med Cylinder, *Bouée du plateau de Lizen-Ven*, som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 4₆^s, Mørke 1₅^s, udlægges paa c. $48^{\circ} 41',_2$ N. $4^{\circ} 33'$ W., ved Plateauets N.-lige Yderende.
II. Ny Klokketønde udlægges:
c. En sort Klokketønde med Cylinder udlægges tæt ved Siden af (b).
2688. England SW.-Kyst. Scilly Isles. Round Island. Radiofyr atter i Virksomhed
(N. t. M. Nr. 1877. London 1938.)
Round Island Radiofyr paa c. $49^{\circ} 59'$ N. $6^{\circ} 19'$ W. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 24/1804 1938.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2689. (P). Frankrig. Saint-Nazaire Anduvning. Ville-ès-Martin. Radiofyr oprettes.
(A. a. N. Nr. 35/2248. Paris 1938.)

I Løbet af den nærmeste Tid oprettes ved *Tour du Commerce* paa $47^{\circ} 15'$ ($28''$) N. $2^{\circ} 14'$ ($59''$) W. et nyt Radiofyr, *Ville-ès-Martin*. Bølgelængde: $303,5$ kc/s (988 m). A 2 (mod. 950). Rækkevidde: 20 Sm.

Radiosignalet er:

a. 2 Grupper af Bogstaverne NZ.....	10 s.
b. 3 Streger.....	30 s.
c. 2 Grupper af Bogstaverne NZ.....	10 s.
d. Pause.....	10 s.
	1 m.
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 m.
Hele Signalets Varighed.....	2 m.
Pause.....	4 m.
Periode.....	6 m.

Udsendelsestider: Usigtbart Vejr uafbrudt, begyndende ved det 2^m. af hver Time.
Klart Vejr: 4 Gange hver Time, begyndende ved det 2^m, 8^m, 32^m. og 38^m.

2690. Portugal. S. Martinho do Porto. Ponta de Santo Antonio Fyr atter tændt

(A. a. N. Nr. 16/37. Lissabon 1938.)

Ponta de Santo Antonio Fyr paa c. $39^{\circ} 31'$ N. $9^{\circ} 09'$ W. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 26/1973 1938.)

2691. Portugal. Barra Nova dos Gafanhotos. Fyr slukket.

(A. a. N. Nr. 17/38. Lissabon 1938.)

Barra Nova dos Gafanhotos Fyr paa c. $36^{\circ} 59'$ N. $7^{\circ} 57'$ W. er slukket.

2692. Afrika W.-Kyst. Nigeria. Bonny Floden. Lystønder forandres.

(N. t. M. Nr. 1852. London 1938.)

Omkring den 19. September d. A. forandres nedennævnte Lystønder uden nærmere Meddelelse, som følger:

1. Lystønde „Nr. 2“ paa c. $4^{\circ} 19'$ N. $7^{\circ} 05'$ E. forandres fra at vise rødt Et-Blink til at vise grønt Et-Blink hver 3^s.

2. Lystønde „Nr. 5 a“ paa c. $4^{\circ} 32'$ N. $7^{\circ} 12'$ E. forandres fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s.

2693. Newfoundland E.-Kyst. Muddy Shag Island E. Skær.

(N. t. M. Nr. 1891. London 1938.)

Et Skær med under 1,8 m Vand rapporteres at ligge paa c. $49^{\circ} 29'$ N. $53^{\circ} 55'$ W., 1,1 Sm 108° fra *Muddy Shag Island* Fyr.

2694. Nova Scotia SE.-Kyst. Sheet Harbour Anduvning. Grund.

(N. t. M. Nr. 34/2370. Washington 1938.)

En Palle (Klippe) med 14,6 m Vand er fundet paa c. $44^{\circ} 45'$ N. $62^{\circ} 29'$ W., 4,5 Sm 175° fra *Sheet Rock* Fyr.

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

2695. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Brazos Santiago. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 1868. London 1938.)

Ved *Padre Island* Fyr paa c. $26^{\circ} 04'$ N. $97^{\circ} 10'$ W. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 290 kc/s (1034 m). Type: A 2. Signalet er, som følger:

a. Bogstavet Y.....	1 ^m .
b. Pause.....	2 ^m .
Periode.....	3 ^m .

Udsendelsestider: Usigtbart Vejr uafbrudt hver 3^m.

Klart Vejr: I de sidste 10 Min. af hver halve Time.

Rækkevidde: c. 100 Sm.

2696. Ecuador. Guayaquil Floden. Lystønde forandret.
(N. t. M. Nr. 1856. London 1938.)
Lystønde „No. 5“ paa c. 2° 53' S. 79° 55' W., E. for *Mala Bank*, er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink.
2697. (T). Cuba. Bahia de Cardenas. Lystønde midlertidig inddraget.
(N. t. M. Nr. 34/2383. Washington 1938.)
Lystønde No. 1 paa 23° 12' (30") N. 81° 04' (30") W. er midlertidig inddraget.
2698. (T). Brasilien. Rio Amazonas. Monte Alegre Anduvning. Fyr ødelagt.
(A. a. N. Nr. XV/79. Rio de Janeiro 1938.)
E. f. S. Nr. 20/1663 1937 annulleres og erstattes med:
Monte Alegre Fyr paa c. 1° 59' S. 54° 01' W. er ødelagt. Fyret vil blive genopført.
2699. Brasilien. Barra do Timonha Anduvning. Grund.
(A. a. N. Nr. XV/82. Rio de Janeiro 1938.)
En Stengrund, *Pedra Tourão*, med 1,3 m Vand, og hvorover Havet ustandseligt bryder, er fundet paa c. 2° 52' S. 40° 53' W., 17 Sm 270° fra *Camocim Fyr*.
2700. Brasilien. Porto de Macau Anduvning. Undervandshindringer afmærket.
(A. a. N. Nr. XV/83. Rio de Janeiro 1938.)
1. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 5,9 m, ligger sunket 4,1 Sm 333° fra *Macau Fyr*, som er beliggende paa c. 5° 06' S. 36° 38' W. En grøn Tønde mærket „C. S.“ afmærker Vraget.
2. Paa hver af nedennævnte Pladser er udlagt en sort Tønde som Afmærkning for en Undervandshindring:
a. 4,2 Sm 307° fra *Macau Fyr*.
b. 3,8 Sm 300° - — —
c. 3,6 Sm 298° - — —
d. 3 Sm 295° - — —
2701. Brasilien. Bahia do Espirito Santo. Podra da Balcia. Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. XV/81. Rio de Janeiro 1938.)
Baleia Fyr paa c. 20° 19' S. 40° 16' W. viser hvidt Et-Blink hver 6^s, Blink 0,3^s, Mørke 5,7^s.
2702. Peru. Pisco Bugt. Radiofyr oprettet.
(N. t. M. Nr. 34/2389. Washington 1938.)
Ved *Pisco* er paa 13° 42' (40") S. 76° 14' (00") W. oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 270 kc/s (1110 m). Signalet bestaar af 4 Prikker, hver af 0,3^s. Varighed, med et Mellemrum af 0,6^s. Periode: 6 Sek.
2703. Peru. Talara Bugt. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 34/2390. Washington 1938.)
Talara Hovedfyr paa c. 4° 35' S. 81° 17' W. viser nu hvidt Et-Blink hver 1^m, Blink 15^s, Mørke 45^s.
(E. f. S. Nr. 35/2572 1938.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2704. Frankrig. Port Sausset. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1881. London 1938.)
Port Sausset Fyr paa c. 43° 20' N. 5° 07' E. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 6^s. Syhsvide: 10 Sm.

2705. **Italien W.-Kyst. Procida Channel. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 1882. London 1938.)
En sort Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt paa c. $40^{\circ} 46' N.$ $14^{\circ} 02' E.$, $0,5$ Sm 98° fra *Pioppetto Point* Fyr.
2706. **(T). Sicilien W.-Kyst. Trapani. Scoglio Palumbo. Fyr midlertidig forandret.**
(N. f. S. Nr. 36/3840. Berlin 1938.)
a. *Scoglio Palumbo* Blinkfyr (Hovedfyr) viser midlertidig Et-Blink hver 5^s , Blink 1^s , Mørke 4^s . Lysevne: 14 Sm.
b. *Scoglio Palumbo* røde, faste Fyr (Bifyr) viser midlertidig rødt Lys med En-Formørkelser hver 5^s , Lys 4^s , Mørke 1^s .
c. $38^{\circ} 01' N.$ $12^{\circ} 29' E.$
2707. **Adriaterhavet E.-Kyst. Port Umago. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1884. London 1938.)
Fyret paa Molchovedet paa c. $45^{\circ} 26' N.$ $13^{\circ} 31' E.$ er forandret fra at vise grønt Lys med En-Formørkelser til at vise grønt Et-Blink hver 2^s .
2708. **Adriaterhavet E.-Kyst. Port Unie. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1883. London 1938.)
Fyret paa c. $44^{\circ} 38' N.$ $14^{\circ} 15' E.$ er forandret fra at vise grønt, fast Lys til at vise grønt Et-Blink hver 5^s .
2709. **Jugoslavien. Silba Island. Point Arat Fyr forandret.**
(O. z. P. Nr. 9/290. Split 1938.)
Point Arat Fyr paa c. $44^{\circ} 21' N.$ $14^{\circ} 43' E.$ er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s . Synsvidde: 11 Sm.
2710. **Ægypten. Port Said NE. Vragafmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 12. Alexandria 1938.)
Vraget af „*Surada*“ paa $31^{\circ} 19' 15'' N.$ $32^{\circ} 22' 30'' E.$ er nu afmærket med en grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s .
(E. f. S. Nr. 32/2373 1938.)
2711. **Ægypten. Alexandria Havn. Tønde forandret.**
(N. t. M. Nr. 1885. London 1938.)
Den røde Spidstønde paa c. $31^{\circ} 10' N.$ $29^{\circ} 49' E.$, $0,175$ Sm NE. for *El Fara* Baake, er ombyttet med en sort- og gultærnet Spidstønde.

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

2712. **Afrika S.-Kyst. Algoa Bugt. Cape Receiffe N. Oplysning om Baake.**
(N. f. S. Nr. 36/3849. Berlin 1938.)
Den røde Baake paa c. $34^{\circ} 02' S.$ $25^{\circ} 42' E.$, $0,25$ Sm 354° fra *Cape Receiffe* Fyr, er malet sort og hvid, vandret stribet.

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

2713. **Kinesiske Hav. Palawan Passage. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 1853. London 1938.)
Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Bold Head, Boayan Island*, der er beliggende paa c. $10^{\circ} 35' N.$ $119^{\circ} 08' E.$:
a. $5,5$ — $22,9$ Sm 266° . d. $12,8$ m — $23,2$ Sm 280° .
b. $11,0$ m — $21,75$ Sm 280° . e. $14,6$ m — $22,5$ Sm 279° .
c. $14,6$ m — $23,2$ Sm 281° .

2714. Filippinerne. Hinatuan Passage. Grund.

(N. t. M. Nr. 1854. London 1938.)

En Grund med 3,7 m Vand er fundet paa $9^{\circ} 29' (00'')$ N. $125^{\circ} 56' (30'')$ E., 0,9 Sm 253° fra NW.-Spidsen af *Tugas Point*.**2715. Formosa W.-Kyst. Oryo. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1843. London 1938.)

Paa c. $23^{\circ} 07' N.$ $120^{\circ} 02' E.$, 9,5 Sm 316° fra *Anpin* hvide Blinkfyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 14 Sm. Hvidt, rundt Betontaarn med sorte Striber. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 21/1642 1938.)

2716. Kina. Pohai Stræde. Encounter Rock N. Grund.

(N. t. M. Nr. 1844. London 1933.)

En Grund (Klippe) med 8,7 m Vand ligger paa c. $38^{\circ} 34' N.$ $121^{\circ} 40' E.$, 1,1 Sm 35° fra *Encounter Rock* Fyr.**2717. Sakhalin. Otomari Ura. Fyr nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 1864. London 1938.)

Det hvide, faste Fyr paa c. $46^{\circ} 38' N.$ $142^{\circ} 46' E.$, 0,6 Sm 300° fra *Sakae Machi* Observationssted, er permanent nedlagt.**2718. Japan. Honshu NW.-Kyst. Nanao Wan. Lystønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1845 London 1938.)

Den sorte Lystønde med hvidt Et-Blink, som midlertidig har været udlagt paa $37^{\circ} 03' (30'')$ N. $136^{\circ} 58' (20'')$ E., c. 0,15 Sm N. for *De Zaki* Pier, er permanent inddraget.**2719. Australien. Queensland. Moreton Bugt. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 1866. London 1938.)

1. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt 10,51 Sm 303° fra *Comboyuro Point* Fyr.

2. Tønden c. 0,8 Sm NE. for (1) er permanent inddraget.

3. Lystønde No. 5^o er flyttet c. 0,3 Sm SW. efter og ligger nu 5,64 Sm 284° fra *Comboyuro Point* Fyr.*Comboyuro Point* Fyr: c. $27^{\circ} 04' S.$ $153^{\circ} 23' E.$ **2720. Salomon Islands. Shortland Harbour. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1846. London 1938.)

En Grund med 12,8 m Vand rapporteres at ligge paa c. $7^{\circ} 04' S.$ $155^{\circ} 53' E.$, 0,4 Sm 348° fra N.-Spidsen af *Cocoanut Island*.**2721. New Caledonia. Oland Bugt. Oplysning om Dybder.**

(N. t. M. Nr. 1865. London 1938.)

1. Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra Toppen af *Carrey Island*, der er beliggende paa c. $20^{\circ} 23' S.$ $163^{\circ} 57' E.$:a. 11,9 m — 3,2 Sm 75° . b. 11,0 m — 5,8 Sm 91° .2. Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Puk Island*, der er beliggende paa c. $20^{\circ} 31' S.$ $164^{\circ} 07' E.$:a. 6,4 m — 2,3 Sm 148° . b. 3,2 m — 4,2 Sm 92° .**XI. Bekendtgørelser m. m.****2722. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Sejladsen paa det uddybede Løb gennem Karrebæk Fjord m. m. til Næstved.**Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 7. September d. A. udstedt Bekendtgørelse angaaende Sejladsen paa det uddybede Løb gennem *Karrebæk Fjord* m. m. til *Næstved*, hvoraf bringes et Uddrag:

§ 1.

For al Sejlads gennem det afmærkede, ved Kunst uddybede Løb fra Havneområdet i *Karrebæksmunde* gennem *Karrebæk Fjord* og *Kanalen* over *Ydernæshalvøen* til Havneområdet i *Næstved*, der paa hele Strækningen er at betragte som snævert Farvand, gælder de i „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ under §§ 2—12 og 14 anførte Bestemmelser med nedenstaaende Ændringer og Tilføjelser:)

a. Naar der er Strøm i Løbet, ændres Regelen i § 7 a derhen, at Skibe, der har modgaaende Strøm, skal vente.

b) Skibe og Fartøjer, som ligger fortøjet, og Pramme og Flaader, hvad enten de ligger stille eller er i Fart, skal af Damp- og Motorskibe passeres med særlig Agtpaagivenhed, om fornødent med stoppet Maskine. Samme Regel gælder ved Passage af Skibe og Fartøjer, der ligger stoppet op.

c) I Sejlløbet og dets Nærhed er det forbudt at udføre saadanne Arbejder, der kan medføre Fare for, at Sejlløbet bliver forurennet af derved løsnede Materialer som Tang, Sand, Mudder o. l.

d) Bjærgning af Skib eller Fartøj ved Hjælp af fremmed Bjærgningsbaad eller Bugserbaad skal straks anmeldes til Havnefogden i *Næstved*, hvis Anvisninger skal følges.

e) Under Isforhold skal Førerne af Skibe og Fartøjer nøje rette sig efter de af Havnefogden i *Næstved* givne Instruktioner for Sejladsen gennem Fjorden og Kanalen eller de særlige Bestemmelser, der maatte blive bekendtgjort i „Efterretninger for Søfarende“.

f) Det er forbudt at bade i Kanalen.

§ 2.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse indholdte Bestemmelser 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 Bøde fra 5 Kr., forsaavidt Forholdet ikke efter den almindelige Lovgivning medfører højere Straf. Den paagældende er derhos erstatningspligtig over for dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Oktober 1938.

Bekendtgørelsen forhandles fra Søkartarkivet, Toldbodvej 19, K. Pris: Kr. 0,15.
(Danske Lods, Side 508. Havnelods, Side 156.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

- N 499 West Indies. — Anchorages in St. Lucia island.
Port Castries. Limits. — Lat. 14° 00' 33" — 14° 01' 54" N.
Long. 60° 59' 34" — 61° 01' 18" W.
Vieux Fort bay. — Grand Cul-de-sac bay. — Marigot harbour.
- N New Edition of East Coast of United States Pilot, Vol. II.
- N 3388 Yellow Sea. — Josan To to Kaikyo To.
Limits. — Lat. 39° 00' — 39° 34' 11" N.
Long. 122° 06' — 123° 12' 51" E.
- T Supplement No. 1 to Baltic Pilot, Vol. III.
- T Supplement No. 9 to Japan Pilot, Vol. II.
- T Supplement No. 1 to Mediterranean Pilot, Vol. I.
- R 1104 Bay of Biscay.
- † 3388 Yellow Sea. — Terminal head to Hai Yung Tau.
- † 499 West Indies. — Port Castries.
- † 1099 Anchorages in St. Lucia island.

Tillæg.

I. Østersøen.

2723. (T). Østersøen. Femer Bælt. Hyllekrog SE. Vrag.

Vraget af Damperen «*Abava*», hvorfra Master og Skorsten rager over Vandet, ligger sunket i c. 8 m Vand paa c. 54° 32',5 N. 11° 39' E., c. 6 Sm SE. t. E. for *Hyllekrog Fyr*.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

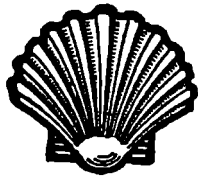
2724. Danmark. Limfjorden. Aalborg. Reklamefyret nedlægges.

Reklamefyret paa Toppen af Mastekranen ved *Aalborg Værft A/S* paa c. 57° 03' N. 9° 57' E. vil den 28. Oktober d. A. blive permanent nedlagt.

(E. f. S. Nr. 29/2359 1937. Kort Nr. 271 og 259. Danske Lods, Side 485. Havnelods, Side 28, Tillæg Nr. 1, Side 2.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

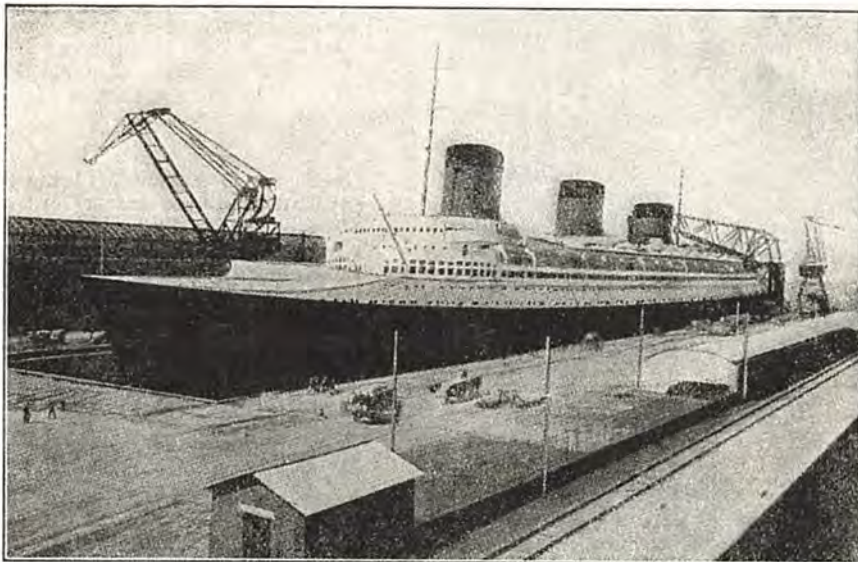
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



SHELL OIL FUEL

WORLDWIDE SUPPLIES
WITH QUALITY & SERVICE

FUEL OIL BUNKERING
DIESEL OIL BUNKERING
LUBRICATING OILS



Oil Bunkering in le Havre.

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO.
SHELL Huset . COPENHAGEN, V.



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

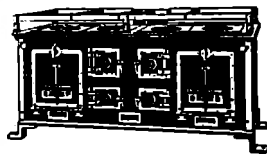
PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Set. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —
Brasilien — Nordafrika — Italien —
Spanien — Portugal — Frankrig —
Belgien — Tyskland — Storbritannien —
Island — Norge — Sverige — Danzig —
Letland — Litauen — Estland —

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

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

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONS-FORSIKRINGS-ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

HAMMERENSGADE 8 · KØBENHAVN K · TLF.: C. 7800

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



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



Det populære
Tuborg

TUBORG LAGER ØL
TUBORG PILSNER



TVER G. WEILBACH & CO.
SØLVER & SVARRER
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · COPENHAGEN

Viking

Kompasser

Viking

Loddemaskiner

Chronometre

Sekstanter

Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 38

TORS DAG 22. SEPTEMBER 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

KOMPENSATIONS-POOLEN

De engelske Trampskibsrederes Afstemning med Hensyn til Forslaget om den tidligere omtalte Kompensations Pool foreligger nu. Afstemningen sluttede 12. September og den gav til Resultat:

	BRT.	pCt.
For Planen	2,089,659	57.0
For Planen med Forbehold	138,213	3.8
Imod Planen	1,181,158	32.2
Imod med Forbehold	14,776	0.4
Stemte ikke	244,427	6.6
Ialt..	3,668,233	100.0

Som Følge af dette Resultat finder Tramp Shipping Administrative Committee ikke, at der er tilstrækkelig Tilslutning til at gaa videre med Planen i den foreslaaede Form. De mener derfor, at man skal afvente Rapporterne fra den saakaldte Fact Finding Committee, før man udtaler sig nærmere om Spørgsmaalet. Denne Meddelelse udgik til Offentligheden den 19. September.

ARBEJDS TIDEN

De mildest talt uheldige Resultater, der i Frankrig er kommet ud af Indførelsen af en 40-Timers Arbejdsuge maner til Eftertanke. Der har været Rygter fremme om, at man i danske Regeringskresse skulde have lignende Hensigter, men det bliver formodentlig ved Rygterne. Saa meget kan i alt Fald siges, at nogen Støtte til Afhjælpning af Arbejdsløsheden er det ikke — tværtimod. Resultatet er blevet det, at mange Ordre til Værfter og andre store Industriforetagender har maattet afslaaes, fordi man ikke med den nedsatte Arbejdstid kunde udføre dem.

Dette vil igen sige, at man, i saa Fald, bliver sat udenfor Konkurrence og dermed vil en yderligere Arbejdsløshed følge. Det vilde være heldigt, om man i Spørgsmaalet om Arbejdstid i langt højere Grad end hidtil overlod til de forskellige Erhverv her at træffe deres Dispositioner. De danske Myndigheder har sikkert allerede bittert fortrudt den forcerede Gennemførelse af Overarbejdstidsloven, der i første Række har formindsket danske Arbejdes Indtægter væsentlig uden at yde dem noget som helst til Gæld. Overarbejdsloven var det første Forsøg, og det maa siges — derom er der vistnok omtrent almindelig Enighed — at være faldet yderst uheldigt ud. Et Skridt videre i samme Retning kunde meget let blive katastrofalt. Med Hensyn til Arbejdstidsforholdene om Bord i Skibene har man fra dansk Skibsfarts Side Gang paa Gang understreget det uheldige i her at forsøge sig som »Pionerer«. Det er nemlig ikke alt Pionerarbejde, der er rosværdigt, og man kan roligt gaa ud fra, at det paa dette Punkt absolut ikke vil være det.

For et Aars Tids siden forelaa Udkastet om Arbejdstid om Bord og Skibes Bemanding, og der blev udarbejdet et foreløbigt Udkast til:

- 1) Forslag til Lov om Arbejdstid i Skibe.
- 2) Forslag til Lov om Bemanding i danske Skibe.

Dansk Dampskibsrederiforening, der blev anmodet om at fremkomme med sine Bemærkninger til Forslagene, fremsatte som bekendt under 3. November

1937 en Udtalelse, hvori man tog bestemt Afstand fra Forslagene, hvis Indhold vi tidligere har gengivet her i Bladet.

Ser man paa, hvad Indførelse af en 8 Timers Arbejdstid og en Forøgelse af Besætningernes Størrelse vil koste Skibsfarten, maa først fremhæves den Stagnation, for ikke at sige Tilbagegang, som dansk Skibsfart udviser i de senere Aar. En medvirkende Aarsag hertil er de høje Lønningsudgifter, som har bevirket, at dansk Skibsfart er blevet trængt ud af flere Markeder, og at Rederne stadig har maattet søge længere og længere bort for at finde Beskæftigelse til Skibene. Bliver Udgifterne yderligere forøget, vil dette være til ubodelig Skade for dansk Skibsfart og medføre, at Tonnagemængden i Danmark vil gaa yderligere ned og overtages af andre paa dette Punkt bedre stillede Lande. I hvert Fald maa det forudses, at den haarde Konkurrence med Skibsfarten i de Lande, der ikke ratificerer Konventionen eller ratificerer og faar den derved fremkomne Merudgift dækket ved Statssubventioner eller betaler lavere Hyrer til Besætningerne, end der betales i de danske Skibe, vil medføre, at den danske Tonnagemængde, foruden at den bliver mindre, i daarlige Tider hurtigt vil blive Genstand for Oplægning i stor Udstrækning, med paafølgende Arbejdsløshed ikke blot blandt Besætningerne, men ogsaa i alle de til Skibsfarten knyttede Erhverv.

KRIGSFORSIKRINGERNE

Midt under det storpolitiske Uvejr, som har raset i den forløbne Uge med en Voldsomhed som aldrig før, kom Meddelelsen om at Lloyds-Assurandørerne havde besluttet med 48 Timers Varsel at opsiges alle Kontrakter, der dækker Krigsrisiko.

Ganske vist havde denne Beslutning været ventet som Følge af hele den spændte internationale Situation. Det betyder, at Lloyd-Assurandørerne friger sig fra de hidtidige Assurancevilkars Regler, saaledes at Assurandørerne fremtidig i hvert enkelt Forsikringstilfælde faar Lejlighed til at bestemme, om de overhovedet vil overtage den paagældende Forsikring og i saa Fald til hvilken Præmie, der kan veksle fra Tilfælde til Tilfælde. Beslutningen har navnlig Betydning for Vareforsikringer.

De danske Søassurandører holdt efter at denne Meddelelse var fremkommet Møde om Sagen, og Resultatet blev, at de danske Søassurandører vil opsiges de løbende Policer, forsaavidt Krigsrisikoen angaar, men samtidig vil det blive meddelt Kunderne, at Dækning mod Krigsrisiko kan fortsættes paa nærmere angivne Betingelser. Policernes Bestemmelser om almindelige Søskader vedbliver at gælde som hidtil, og de Skibe, der allerede har begyndt en Rejse, er dækket ogsaa mod Krigsskade, indtil de kommer i Havn.

Noget tilsvarende skete i Sverige. Den norske Krigsforsikring for Skibe udsendte et Cirkulære til sine Medlemmer, hvori det hed:

Da der for Reassurance nu noteres Præmier, som for en væsentlig Del maa anses for at være Risiko-præmier for en Udvidelse af den nu forhaandenværende Konflikt, har Bestyrelsen besluttet at lade Krigsforsikringer løbe alle Beløb selv fremfor at reassurere til disse Præmier.

For Rejser gennem de bestaaende Farezoner, hvilke Rejser stadig maa anmeldes, vil der blive regnet med

den nuværende Tarifs Satser, men med Forbehold om naar som helst at beregne Tillæg til disse ogsaa for Rejser approberet fra Dags Dato, alt efter Udviklingen af den politiske Situation.

Hvorvidt man nu kan konstatere en virkelig Afspænding, er vel stadig et Spørgsmaal, fordi Forandringer i Situationen kan indtræde næsten fra Time til Time.

MOD OPGANGSTIDER?

INational City Bank of New York's Maanedsoversigt for September hedder det, at endskønt Vare- og Aktiemarkedene faldt til Ro i Løbet af August, og Priserne paa Landbrugsprodukter afsvækkedes yderligere, saa er den industrielle Stilling i De forenede Stater dog væsentlig stærkere end for to eller tre Maaneder siden, og den bedre Stemning, som har været udbredt indenfor Forretningsverdenen, er ikke blevet alvorligt forstyrret. Køberne af Industrivarer er traadt ud i Kulissen, ikke fordi de pludselig er blevet Pessimister, men fordi deres Køb i Juni og Juli har dækket Behovet for nogen Tid fremover. Denne Udvikling er velkommen, for de spekulative Markeder bevægede sig raskere, end den forretningsmæssige Fremgang havde Mulighed for at følge, og hvis Spekulationen blev drevet for vidt, vilde der være Fare for en demoraliserende Reaktion.

I Bankernes August-Rapporter er det mest bemærkelsesværdige den stigende Tendens i Udlaan til Forretningsvirksomhed. Stigningen er ikke stor, men i Forbindelse med de bedre Forretnings-Rapporter og det sædvanlige sæsonmæssige Kredit-Behov markerer den antagelig en Vending i den siden Oktober nedadgaende Kurve.

BROBYGNINGERNE VED LIMFJORDEN

Efter at der i de senere Aar er virkeliggjort adskillige Broer over Limfjorden: Vejbroen i Aalborg, den nye Jernbanebro i Aalborg og Vej- og Jernbanebroen over Oddesund, medens Vildsundbroen er under rask Fremadskriden, er der kommet Liv i adskilligt flere Projekter.

Dette gælder saaledes i første Række Sallingundbroen. Den var nylig til Behandling paa et Møde mellem Repræsentanter for Thisted Amt, Viborg Amt, Morts og Nykøbing. Der skal nu udarbejdes Skitseprojekter til en Bro, der tænkes ført over Sallingund noget Syd for Glyngøre. Inden Projektet kan udarbejdes, maa der foretages indgaaende Bundundersøgelser, et Arbejde, der er anslaaet til at ville medføre en Udgift paa ca. 50.000 Kr., som Staten dog vil betale Halvdelen af. — Paa Mødet vedtog Repræsentanterne at anbefale til Amdtsraad og Kommunalbestyrelse at overdrage Professor Engelund at foretage denne Undersøgelse.

Om Broens nærmere Udformning er det endnu for tidligt at tale. Antagelig vil en Bro paa dette Sted faa en Længde paa ca. 1400 m.

For Aggersundbroens Vedkommende er der allerede for længere Tid siden indleveret et Projekt udarbejdet af Dr. techn. Ostfeld til en Bro, som skulde koste henved 2 Millioner Kroner. Aggersund har i Broinjen en Bredde paa ca. 600 m, men Vanddybden er lille, hvorfor det er Tanken at føre en 200 m lang Dæmning ud fra hver Side, saaledes at Broelængden kan indskrænkes til 200 m.

Projektet er for Tiden til Undersøgelse ved de forskellige Myndigheder: Vandbygningsdirektoratet, Marineministeriet og Søfartsministeriet. Fra Søfartsraadet har man allerede i 1935 fremsat Betæneligheder ved dette Broanlæg og har henstillet, at man i Stedet gik til Oprettelse af en Færgeforbindelse.

Vi kan selvfølgelig ikke udtale os om, hvordan de forskellige ovennævnte Myndigheder vil stille sig til Projektet, men saa meget kan vi sige, at Skibs-

fartens Stilling til Brobygningerne ved Limfjorden er ganske klar. Vi har understreget det før, men skal ikke undlade at gentage, at al den Brobygnings-Iver er et direkte og meningsløst Angreb paa Skibsfartens berettigede Interesser, og den Udvikling der spores i Retning af stadig flere Broer, stadig nye Projekter maa og vil blive kritiseret fra Skibsfartens Side paa det skarpeste. Det er ganske givet, at for hver ny Bro, der bygges skabes der forøget Arbejdsløshed indenfor Skibsfarten, forringede Levevilkår for dette Erhvervs Mænd, og man skulde synes at det friske Initiativ, der saa ofte prisen kunde finde bedre og nyttigere Udslag end i denne evindelige Brobygningsmani, der efterhaanden er blevet fuldkommen monoman.

Det kan maaske i denne Forbindelse interessere, at vi har 35 Broer, der er over 100 Meter, nemlig:

Storstrøm	1937	3211 m
Lille Bælt	1935	1135 m
Højbane, Nørrebro	1930	600 m
Oddesund	1938	472 m
Limfjord, Aalborg	1933	405 m
Limfjord, Aalborg	1938	402 m
Bro til Prøvesten Havn	1930	402 m
Bro til Øster Hurup Havn	1936	400 m
Højbane, Vejle	1933	400 m
Vildsund	u.B.	380 m
Guldborgsund, Nykøbing	1894	336 m
Alssund	1930	325 m
Ringgade, Aarhus	1937	297 m
Handsund	1904	270 m
Strandmølleaa	1898	290 m
Kulbro, Hovedbaneg., Kbhvn.	1899	265 m
Masnedesund	1937	198 m
Dybbølsgade, Kbhvn.	1899	189 m
Guldborgsund, Guldborg	1934	175 m
Bro til Bønnerup Havn	1937	167 m
Højbane, Struer	1923	157 m
Langebro, Kbhvn.	1930	153 m
Roskilde Fjord, Frederikssund	1935	150 m
Bro til Rungsted Havn	1922	150 m
Stenhøjvej, Fredericia	1935	140 m
Bro til Aalbæk Havn	1931	140 m
Frihavnsbro, Kbhvn.	1895	134 m
Tietgensgade, Kbhvn.	1907	129 m
Slusebro, Kalvebodstrand	1902	128 m
Anlægsmole, Klampenborg	1934	125 m
Anlæggsbro, Kastrup	1912	120 m
Gangbro, Roskilde Station	1902	118 m
M. P. Bruhns Bro, Aarhus	1922	115 m
Gudenaa, Randers	1898	110 m
Gangbro, Silkeborg Langsø	1918	105 m
Bro til Snogebæk Havn	1889	100 m

En større Bro er under Bygning i Vildsund med 380 m Længde. I 1918 var der 16 og i 1898 kun 10, hvoraf 6 er erstattede med nye Broer: to Broer over Limfjord, Broerne over Masnedesund, Roskilde Fjord og Gudenaa samt Langebro.

DANMARKS EXPORT

Oversigten over 1. Halvaar 1938 af Danmarks Eksport sammenlignet med det tilsvarende Tidsrum i 1937 viser følgende Tal:

	1937	1938
	Ton	Ton
Oliekager m. m.	79,026	53,987
Vegetabiliske Olier	42,588	21,579
Cement	111,841	100,515
Kryolit	10,035	12,860
Dieselmotorer	945	3,403
Skibe, BRT.	24,780	59,883

Den store Fremgang i Eksporten af Dieselmotorer og Skibe skyldes de ekstraordinære Forhold for Skibsfarten i Fjord, og det er næppe sandsynligt, at denne Fremgang vil fortsættes, hvis der ikke kommer et Omslag paa Fragtmarkedet. Der er kontraheret adskillige Nybygninger, men nye Ordre er faa.

VEJRMELDINGER I STILLEHAVET

Norges Rederforbund har rettet følgende Henvendelse til norske Skibsførere i østasiatiske Farvande:

Vi gengiver her et Brev som et af vore Medlem-

mer har modtaget fra en af sine Skibsførere og vi beder de af vore Medlemmer, som har Skibe i de omhandlede Farvande om at opfordre vedkommende Skibes Førere til at indsende Vejrrapport til Vejrværslingsstationerne i Manilla, Hongkong og Shanghai, naar de er indenfor disse Stationers radiotelegrafiske Rækkevidde.

I denne Forbindelse vil jeg gerne nævne, at jeg gennem Brev fra Vejrværslingsstationen i Manilla og Shanghai er blevet gjort bekendt med, at alle de japanske Vejrværslingsstationer er ophørt med at udsende Vejrmeldinger.

Det fortælles, at Grunden hertil er Fygt for de kinesiske Flyvemaskiner.

Af denne Grund anmoder Vejrværslingsstationerne i Manilla, Hongkong og Shanghai om at faa Vejrrapporten tilsendt fra alle Skibe i Nærheden.

Det er imidlertid beklageligt at se, hvor lidet Hensyn Skibene tager hertil, og Resultatet bliver, at Vejrmeldingerne for Tiden er højst upaalidelige.

Paa Rejsen Hongkong—Shanghai kom vi op i den vestre og mindre farlige Halvdel af en Tyfon, og ved Ankomsten til Shanghai Lodsstation saa vi, at Lodsbaaden havde maattet søge Havn paa Grund af Vejret. Vi kunde ikke fortsætte uden Lods paa Grund af den svære Sø.

Paa denne Rejse fra Shanghai til Singapore er vi paany kommet ind i en Tyfon, som har forsinket os omkring 12 Timer, og dette kunde let være undgaaet, hvis vi havde haft nogen Rapport derom. Centret var imidlertid kun 50—60 miles borte, da vi opdagede det, og vi var det første Skib, som rapporterede det til Landstationerne.

Saadan som Forholdene for Tiden er herude, burde Rederierne give deres Skibe strenge Ordre om at indsende Vejrrapport to Gange daglig, saa længe der kan opnaas Forbindelse med Manilla, Hongkong eller Shanghai. Videre bør Skibene instrueres om at hjælpe hverandre med at videresende Vejrrapporter, hvis der er Skibe i Nærheden, som ikke selv kan naa frem til Kyststationerne.

De vil sikkert være enig med mig i, at dette er en Sag af uhyre stor Betydning for Skibsfarten.

Gennem Rederforbundet formoder jeg, at De kan sætte Dem i Forbindelse med de forskellige norske og udenlandske Rederier, som har Skibe i Orienten, og med en Del Velvilje og Samarbejde vil vi antagelig let kunne danne os en Idé om Vejrforholdene, selv om Japan nægter at sende Rapporter ud.

Foruden til de norske Rederier bør særlig denne Henvendelse sendes til svenske, danske, engelske, hollandske, tyske, franske og italienske Redere.

Observationerne tages Kl. 6 Morgen og Kl. 2 Eftermiddag (Lokaltid paa 120 Graders østlg. Længde) og kan indsendes til K A A Manilla, V P S Hongkong og/ eller X S G og F F Z Shanghai i klart Sprog paa Engelsk eller i den nye internationale Kode.◀

Dansk Dampskibsrederiforening henstiller til danske Skibsførere, at de afgiver en saadan Melding.

MÆGLERENS ANSVAR

En Retssag angaaende Ansvar for en autoriseret Skibsmægler's Oplysninger, et Spørgsmaal, der tillægges stor Betydning, har været behandlet af Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe. Den Sag, der har foranlediget, at dette Spørgsmaal er rejst, fremgaar af Domudskriften af Sø- og Handelsrettens Dom i den Erstatningssag, der af Kaptajn R. P. Ømand som Ejer af Motorskibet »Energi» var rejst mod Det Danske Gødningskompagni.

I December 1937 blev der oprettet Certeparti mellem Kaptajn Ømand og Det Danske Gødningskompagni om, at »Energi» skulde udføre en Rejse fra Kalundborg til Urne-

bro med en fuld og bekvem Ladning 160 Tons Superfosfat i Sække. Ifølge Certepartiet, der er afsluttet gennem og paa Kontrahenternes Vegne underskrevet af statsautoriseret Skibsmægler Halfdan Rasmussen af Firmaet Casper Andrea's Eftlg., Nakskov, skulde Lægtring paa Lasteplassen, samt Lægtring for Skibet kom ind i Lossehavnen, være for Skigets Regning.

Da Skibet efter at have indtaget Lasten i Kalundborg, den 19. December 1937 Kl. ca. 9 Fmd. ankom til Urnebro, viste det sig, at Skibet stak for dybt til at naa helt ind til Broen, idet det blev staaende 10 à 15 Favne fra denne. Det forsøgte derefter den paagældende og de følgende Dage ved Hjælp af Motoren og ved at hive med Wirer at faa Skibet ind til Broen, uden at det dog lykkedes at faa Skibet nærmere end 4 à 5 Favne fra denne, og under Arbejdet hermed sprængtes nogle Wirer. Alleerede den 20. Deiember om Eftermiddagen havde Sagsøgeren besluttet sig til at lægte en Del af Lasten, og da Skibet, selv efter at en Del af Lasten var lægtret som anført, ikke kunde komme ind til Broen, blev hele Lasten lossat til Lægter.

Under Sagen gjorde Sagsøgeren gældende, at den omtalte Befragting er indgaaet af ham paa Grundlag af Oplysninger, som indeholdte i et Skibsmægler Kristiansen i Sækkøbing den 11. December 1937 af Firmaet Casper Andrea's Eftlg. tilstillet Brevkort, og hvorefter der ved Urnebro skulde være en Dybde af 7½ Fod. Ifølge Sagsøgerens Anbringende var denne Vanddybde, uaftet det ved den pagældende Lejlighed var mindst 9 Tommer over daglig Vande, ikke tilstede ved Broen, og dette var Grunden til, at Skibet, der fuldt lastet stak højst 7½ Fod agter, ikke kunde komme ind til Broen.

Sagsøgeren hævdede dernæst, at de sagsøgte, da Certepartiet af ham er indgaaet paa Basis af urigtige Oplysninger, som er meddelt ham af de sagsøgte Agent, maa være pligtige til at godtgøre ham de i denne Anledning opstaaede Udgifter til Lægting 160 Kr. og for sprængte Trosser 50 Kr.

De sagsøgte procederer til Frifindelse og har anmeldt Processen for Firmaet Casper Andrea's Eftlg., der imidlertid ikke har ladet give Møde under Sagen.

Af de sagsøgte er det anført, at Oplysningen i Firmaet Casper Andrea's Brevkort af 11. December 1937 om en Vanddybde ved Urnebro (Orne Bro) af 7½ Fod er hentet fra »Den danske Havnelods» af 1936, hvorefter der skal være en Vanddybde af 2,5 Meter ved den østlige Side af Broens Yderende. Men selv om denne Oplysning maatte være urigtig, mener de sagsøgte ikke, at der i denne Anledning kan paalægges dem noget Ansvar overfor Sagsøgeren, dels fordi Oplysningen i Brevkortet ikke af Sagsøgeren med Føje har kunnet opfattes som en Garanti med Hensyn til Vanddybden, men Sagsøgeren som Reder og Fører af Skibet maatte være pligtig til selv at undersøge Forholdene, dels af den Grund, at de sagsøgte ikke har bemyndiget Casper Andrea's Eftlg. til at afslutte Befragtingen paa deres Vegne med en garanteret Vanddybde ved Urnebro af 7½ Fod, hvorom der da heller ikke i Certepartiet indeholdes nogen Bestemmelser.

Allerede af den Grund, at det ikke mod de sagsøgte Benægtelse findes godtgjort, at disse er indgaaet paa at befragte Skibet paa andre end de i Certepartiet indeholdte Betingelser, og idet det herefter ifølge Sølovens § 136, 2. Stk. paahviler Sagsøgeren som Reder for Skibet selv at afholde Udgifter, som er opstaaet som Følge af, at Skibet paa Grund af sit Dybgaaende ikke har kunnet komme ind til den vedtagne Losseplads, vil (de) den af de sagsøgte nedlagte Paastand om Frifindelse være at tage til Følge. Sagens Omkostninger findes derhos Sagsøgeren at burde godtgøre de sagsøgte med 40 Kr.

Der tillægges Sagen megen Betydning indenfor Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe, og der er nu rejst ny Sag, denne Gang mod Skibsmægleren, der afsluttede Befragtingen. Mæglerkorporationen i København, der har haft Spørgsmaalet forelagt, har afgivet følgende Responsum:

»Naar den autoriserede Skibsmægler skriftligt opgiver Havnens Vanddybde med 7½ Fod, maa Skibets Reder være herettiget til at stole paa, at Mæglerens Oplysninger om Vanddybden er i Overensstemmelse med de faktiske Forhold, altsaa med normal Vandstand.»

Det var, som det fremgaar af Domsreferatet, fra den officielle »Den danske Havnelods» at den autoriserede Skibsmægler havde sine Oplysninger.

PRAKTISK SØMANDSUDDANNELSE

I U. S. A.

U. S. A. vil fra og med dette Efteraar faa en stort anlagt praktisk Sømandsuddannelse. Bethlehem Shipbuilding Corporation har faaet Ordre paa Ombygning af Damperen »Edgemoor» til Skoleskib, og desuden de fuldriggede Skibe »Tusitala» og »Joseph Conrad».

Ombygningen af Damperen »Edgemoor« kommer til at koste over 4 Millioner Kroner, og man haaber med denne nye »Uddannelsescentral« at kunne tage op imod 300 Mand med Maskinistgraden og 300 Befalingsmænd hver Aar.

Til Adskillelse fra de fleste andre praktiske Sømandsskibe — saasom Skoleskibe og stationelle »Træningsskibe« — i andre Lande vil den amerikanske faa Karakter af »Sømandshøjskoler« eller Fortsættelseskursus. Dette fremgaar ogsaa af Antagelsesbetingelserne, som stipulerer, at Ansøgerne skal være mindst 21 Aar gamle og have mindst 2 Aars Tjeneste bag sig paa et Skib paa over 500 Bruttotons i Oceanfarer eller paa de store Søer.

I Land bliver der desuden et Antal »Stationer«. En aktiv Sømand af Befalings- eller Mandskabsgrad, som indskrives sig, faar under hele Uddannelsen samme Løn som han fik, i den Plads, han forlod. Naar Uddannelsen er ovre, kan vedkommende aftale at gøre Tjeneste ved Skolen i Maaned pr. Aar, først og fremmest af Hensyn til Repetition og fortsat Uddannelse, og han faar i saa Fald fuld Løn i denne Maaned foruden en Gratifikation, der svarer til Maanedslønnen. Alt dette betales af Staten.

Foruden Undervisning i Land kommer Kursus for hver Deltager til at omfatte Tjeneste om Bord paa Damperen »Edgemoor« for mekanisk og teknisk Uddannelse samt i en af de to Fuldriggere for Uddannelse og Øvelse i almindelig Sømandsskab.

Fuldriggeren »Tusitala« ejedes tidligere af Mr. James A. Farrell i New York. Han tilbød for nogen Tid siden Skibet til U. S. A.'s Maritime Commission som Skoleskib. Da de nu i Kraft traadte Uddannelsesplaner paa det Tidspunkt ikke var klare, afvistes Tilbudet, og Skibet solgtes i Stedet for til Ophugning. Kommissionen har nu købt det for 10.000 Dollars, i sidste Øjeblik inden det blev hugget op. »Tusitala« er bygget i Greenock i 1883 og maaler 1748 Bruttotons og har en Længde af 261 Fod.

»Joseph Conrad« er det tidligere danske Skoleskib »Georg Stage« — altsaa den første »Georg Stage«. Det ejedes efter den Tid af Forfatteren Alan J. Villiers, som foretog et Krydstogt Jordan rundt i de gamle Opdagelsesrejsendes Kølvan. Ved Siden af »Seven Seas«, — det tidligere svenske Skoleskib »Abraham Rydberg« — er det Verdens mindste Fuldrigger og er kun 100 Fod lang. Skibet er bygget i København 1882 og maaler 212 Bruttotons.

MEDDELELSER FRA DANSK

Gdynias Kuleksport

Kuleksporten over Gdynia var i August 1938 443.139,5 Tons fordelt paa følgende Lande:

Argentina	5.489
Belgien	17.100
Danmark	15.437
Finland	18.390
Frankrig	23.685
Norge	21.215
Sverige	151.055,5
Italien	106.271,5
Ægypten	5.150
Grækenland	18.202
Holland	27.619
Island	1.700
Tyskland	5.559
Brit. Malakka	5.410,5
Gibraltor	6.551
Jugoslavien	10.380
Portugal	1.575
Fransk Senegal	2.350
Bunkerkul	90.876

Oversigt

over Antallet af Skibe og Tonnagemængde, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i August Maaned 1938, samt Antallet af udgaaede Skibe.

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	Med Ladning	I Ballast
U. S. A.	11	37,807	13	—
Belgien	2	2,584	—	—
Brasilien	3	12,127	3	—
Chile	1	4,347	—	—
Danzig	1	361	4	—
Danmark	27	49,538	25	2
Tyskland	442	569,325	297	122
Ægypten	1	2,722	1	—
Esland	7	5,771	4	1
Finland	15	23,430	13	3
Frankrig	38	58,940	22	13
Grækenland	26	69,531	20	4
Storbritannien	211	440,535	160	43
Ungarn	1	2,467	1	—
Italien	46	138,441	50	2
Jugoslavien	11	30,714	5	3
Japan	6	30,382	4	2
Letland	8	13,535	2	6
Litauen	6	1,933	5	—
Nederlandene	376	514,607	240	89
Norge	77	145,216	52	22
Panama	7	29,356	1	2
Polen	7	3,751	6	—
Portugal	9	21,248	8	1
Rusland	5	6,417	3	4
Sverige	70	77,703	54	24
Ialt	1,414	2,292,788	993	343

Ialt afgaaet: 1,336 Skibe.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i August 1938

I August ankom til Rotterdam 949 Skibe (August 1937: 809 Skibe) med Ladninger og afgik 773 Skibe (August 1937: 765 Skibe) med udgaaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Aug. 1938	Aug. 1937
Erts	205	141
Korn	126	57
Trælast	53	55
Jordolie	49	42
Kul	27	44
Andre Ladninger	69	60

Ialt ankom med mindre Liniebaade 294 (289) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i August 1937) og med større Liniebaade 126 (121). Yderligere ankom 529 (399) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 300 (267) mindre Liniebaade, 106 (82) større Liniebaade og 367 (415) Trampbaade, heraf 187 (238) med Kul- og Koksladninger.

For Bunkers anløb 39 (42) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 25 (11) Skibe til Rotterdam og 29 (40) Skibe til Schiedam.

Polens Kuleksport i August Maaned 1938

De fra Polen i August Maaned d. A. eksporterede Kvantale Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	I 1000 Tons
Tyskland (thv. Østrig)	50
Ungarn	3
Czekoslovakiet	8
Tyskland	17
Sverige	206
Norge	17
Danmark	28
Island	4
Finland	26
Letland	—
Frankrig	106
Belgien	32
Holland	27
Schweiz	6
Italien	161
Jugoslavien	12
Grækenland	20
Malta	4
Portugal	2
Ægypten	14
Øvrige Afrika	13
Argentina	1
Bunkerkul	166
Ialt	923
Danzig	21
Ialt	944

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der foreligger endnu ikke, da dette skrives, nogen Løsning af det czechoslovakiske Spørgsmaal og saa længe den storpolitiske Spænding, der er opstaaet i Forbindelse med denne Sag ikke har lagt sig, skal man næppe vente større Begivenheder paa Fragtmarkedet. Paa en Række af de hjemgaaende Markeder findes faktisk et ikke helt ringe Antal udækkede Ordre, men Rederne er i Realiteten ude af Stand til at operere, da Krigsforsikringspørgsmaalet stiller sig hindrende i Vejen. Som Eksempel skal nævnes, at engelsk Damper blev budt 30/- fra Saigon til Bordeaux-Rotterdam range via Cape, en Forretning, som Rederen under normale Forhold utvivlsomt vilde have akcepteret, men da Krigsforsikringen forlangte ikke mindre end 10 pCt. i Præmie for Rejsen, kunde Rederen naturligvis ikke akceptere Forretningen.

Som Forholdene ligger vil en detaljeret Gennemgang af de enkelte Markeder være uden større Interesse, idet Størstedelen af Raterne kun vil være nominelle, og vi vil derfor indskrænke os til en Omtale af de faa Markeder, hvor der har fundet Afslutninger Sted.

River Plate Markedet har laget en Del Tonnage paa Basis af Minimalraterne til Europa. Af fri Tonnage findes faktisk kun 2 Skibe tilbage, og det ventes, at disse vil blive sluttede i nær Fremtid, saa det varer næppe længe førend Tramp Shipping Comitee maa frigive en Række af de nu "barred" Skibe. Der er stadig nogen Efterspørgsel til Europa, hovedsagelig for prompt Tonnage af middel Størrelse, ligesom der søges Skib for Linsæd til New York til 15/-. Bahia Blanca/Callao Lasten, som har været i Markedet i om-

trent en Maaned og som Befragterne vilde betale 14/6d. for sluttedes til 18/6d.

De øvrige Kornmarkeder har praktisk talt været uden Forretning. Australien sluttede en Baad paa Basis af Minimalraten, ligesom 8000 Tonner sluttedes for Majs fra Cape Town til UK./Cont. til 17/-.

For de øvrige oversøiske Markeders Vedkommende er det mest fremtrædende Træk den livlige Aktivitet, der har gjort sig gældende for Scrapjern til Japan. En lang Række Skibe er sluttede i den forløbne Uge, saavel fra U.S. Atlantic/Gulf som fra Pacifickysten. Raten har vist jævnt stigende Tendens. Sidste Slutninger er \$4:— fra U.S. Atlantic og \$3.60 fra Pacifickysten, men der er al Grund til at tro, at disse Rater kan forbedres.

Paa de europæiske Markeder er Forandringerne ikke store. Tønen er maaske en Kende lysere, hvilket bl. a. fremgaaer af den Nedgang, der har fundet Sted i de oplagte danske Skibes Antal.

Paa Timechartermarkedet har Aktiviteten været stærkt begrænset. Tiltroen til Fremtiden synes dog voksende, bl. a. synes amerikanske Operators nu at være kommen til den Anskuelse, at Rateniveauet ikke vil falde væsentligt, idet der cirkuleres en lang Række Ordre, fortrinsvis for moderne store Dieseltonnage, for Perioder paa indtil 2 Aar. Rateindikationen ligger omkring \$1.25 for 12 Knobs Baade, men Rederne synes ikke at være interesserede i at slutte op til denne Rate. For 4000 Tonnere bydes omkring \$1.30/1.35 for 12 Maaneder i Vestindia Farten, men denne Rate kan muligvis forbedres noget.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Prøvetur

Odense Staalskibsværft har haft Prøvetur med Tankmotorskibet »Stiklestad«, der er bygget til Skibsreder A. F. Klaveness & Co., Lysaker pr. Oslo.

»Stiklestad«, der er Værftets Byggenummer 72, og som er bygget til »Norsk Veritas« Klasse, har følgende Hoveddimensioner: 480 X 65,9 X 35,10 Fod, og Lastevnen er 11,600 Tons. Der er 7 Hovedtanke og 14 Sidelanke og 2 Pumpe med 4 Lastpumper, hvis Kapacitet er 1080 Tons pr. Time. Maskineriet bestaar af en Burmeister & Wain Dieselmotor, 7-cyl. 4-Takts enkeltvirkende, paa 4700 I.H.K. med 110 Omdrejninger, beregnet til at give Skibet en Fart paa Last af 12½ Knob.

Apteringen er praktisk og smukt udført haade midtskibs for Kaptajn og Dæksofficerer, og agter for Maskinofficerer og Mandskab.

I Prøveturen deltog Skibsreder A. F. Klaveness sen. og Fr. Klaveness jun., Direktør Hoy, Inspektør Bork fra Norsk Veritas. Endvidere Direktør A. Mærsk Møller og Værftets Ledelse.

»Stiklestad« gik efter Prøveturen til Eriksbergs Værft i Gøteborg for Doksætning og Bundbehandling.

Stort Prisfald

Rederiet W. B. Wang A/S i Tønsberg har solgt Motorskibet »Wind« til Skibs-A/S Avanti (Tschudi & Eitzen) i Oslo for 800,000 Kr. Skibet, der laster 8000 Tons, er bygget i 1924, og blev i Fjor købt for 90,000 Pund (godt 1,800,000 norske Kroner).

Skibet, der ligger ved Akers mek. Verksted, er straks overtaget. Det skal gennemgaa en stor Maskinreparation, inden det sættes i Fart.

Søsætning paa Aalborg Værft

I Løbet af kort Tid søsætter »Aalborg Værft« det Tankskib, som Det Danske Petroleum-Aktieselskab har bestilt paa Værftet. Det nye Skib, der har følgende Hoveddimensioner, 159,9 X 25 X 10,6 Fod, skal laste 325 Tons d.w. Maskineriet kommer til at bestaa af en B. & W.-Dieselmotor paa 425 HK., og Farten er beregnet til 10 Knob.

Det nye Fartøj skal hovedsagelig anvendes i Fart fra Hoveddepotet i Nyborg eller fra Tankanlægget i København med Brændselsolie til Tankskibe, der ligger under Løsning eller Ladning i København eller Provinshavne. Det skal være færdig til Aflevering i Løbet af Oktober Maaned.

Paa den Bedding, der bliver ledig, lægges Kølen til det nye Fragt- og Passagermotorskib til Østbornholmske Dampskibsselskab. Dette Skib skal efter Kontrakten være færdig til Aflevering i sidste Halvdel af Maj Maaned næste Aar.

Nyt norsk Frugtskib bestilt hos B. & W.

Det norske Rederi Moltzau & Christensen har hos B. & W. bestilt et Frugtmotorskib af samme Type som den, der i Løbet af de senere Aar er leveret til Norge og Frankrig.

Skibet skal laste ca. 2400 Tons d.w. og drives af en 10-cylindret, enkeltvirkende B. & W.-Dieselmotor paa 4200 I.H.K. Farten paa Prøve skal være 16½ Knob.

Bjærgningen af »Abava«

Bjærgningsarbejdet ved den estniske Damper »Abava«, der efter Kollisionen med »British Tommy« maatte land-sættes ved Hyllekrog, er midlertidigt indstillet paa Grund af Storm. Svitserns »Svava« afventer bedre Vejr i Rødbyhavn, medens »Ægir«, som Mandag Aften i København afhentede de to store Løftepontoner »Odin« og »Thor«, der skal assistere ved Bjærgningsarbejdet, er gaaet til Ankers i Grønsund sammen med Pontonerne.

»Kong Albert-Kanalen«

Det store Kanalbygningsværk i Belgien, der nu har staaet paa en halv Snes Aar, nærmer sig sin Fuldstændighed. Det ventes fuldført i 1939. Kanalen — »Kong Albert-Kanalen« — vil med sin 122 km lange Vandvej forene Landets to største Floder Maas og Schelde. Hermed sker der en fuldstændig Revolution i Belgiens Trafikudvikling, og Byen Liège, der nu er et vigtigt Knudepunkt i Jernbanetrafikken vil fra næste Aar ogsaa blive en betydelig Havn, idet Skibe paa indtil 2000 Tons vil kunne besøge Byen, naar Kanalnettet er fuldført. Dette store Arbejde er beregnet til at koste ca. 2 Milliarder Francs. Det tillægges den allerstørste Betydning, og man regner med, at den forøgede Trafik og Fordelen for Erhvervslivet vil kunne forrente de mægtige Anlægsomkostninger.

Beslutningen om Bygningen af Kanalen blev truffet i Kong Alberts Regeringstid og skal til Minde om ham bære hans Navn, ligesom et 40 Meter højt Monument til hans Ære skal rejses ved Kanalens Udgangspunkt i Maas. Kanalens Fuldførelse bliver en national Begivenhed, og man

har besluttet at fejre den ved en international vandteknisk Udstilling i Liège i Maanederne Maj—November næste Aar. Udstillingsterrænet strækker sig over store Arealer paa begge Sider af Maas. Der bliver store Afdelinger for Skibsfart og Skibsbygning og iøvrigt for alt, hvad der har med Vand at gøre — ikke alene Trafik, men alt lige fra Videnskab til Sport.

Svensk Motorskib »Nippon« sunket

Svenska Ostasiatiska Kompagniets Motorskib »Nippon« er sunket i Kanalen. Motorskibet kom fra Østen, og efter at have lossat i Antwerpen var det nu paa Vej til Rotterdam. Skibet sank efter en Kollision med en fransk Damper, men efter hvad der meddeles til Rederiets hervedværende Repræsentant, Firmaet C. K. Hansen, er hele Besætningen reddet i god Behold.

»Nippon« var et næsten nyt Skib, bygget i 1937 paa ca. 10,000 Tons, og Skibet skulde paa denne Rejse have anløbet København, hvor 3—4000 Tons af Ladingen skulde opløses. En Del af Lasten bestod af Copra, som hurtigt vil udvide sig og sprænge Skibet, saa der er ingen Sandsynlighed for Bjergning.

Pakhus-Nybygning ved Esbjerg Havn

Havneraadet i Esbjerg har fra Ministeriet modtaget Meddelelse om, at man har bevilget et Beløb paa 104,000 Kr. til Opførelse af et nyt, stort Pakhus paa Trafikhavnen i Esbjerg. Pakhuset skal bl. a. anvendes til Oplagring af store Kvantale Eksportkartofler.

Brand paa Motorskonnert »Karin«

Forleden udbrod der Ild ombord paa den firmastede Motorskonnert »Karin« af Skillinge, som i Øjeblikket ligger paa et Værft i Ågragrund for Reparation. Ilden bredte sig med Lynets Hastighed, efter at 2 Oliekanter med 10 Tons Olie var eksploderet. Skibet, som er bygget i 1919, kom fra Sundsvall med en Last Træ og var paa Vej til Odense.

Cement-Eksport fra Aalborg til Tyskland

Der finder for Tiden en usædvanlig stor Cementeksport Sted fra Danmark til Tyskland. Til Cementfabriken Rørdal indkom i Onsdags den store tyske Damper »Grundsee« for at indtage 20,000 Sække Cement til Königsberg, og der ventes yderligere to tyske Dampere for at indtage Cement til Tyskland. Endelig vil der i de nærmeste Dage yderligere ankomme to tyske Læglere for at laste Cement i Aalborg.

Currie-Liniens Generaldirektør trækker sig tilbage

En god Ven af Danmark, Skibsreder W. A. Whitelaw, har i disse Dage trukket sig tilbage fra Posten som Generaldirektør for »The Leith, Hull and Hamburg Steam Packet Company (James Currie & Co.)«, der lige siden 1863 har drevet Ruten København—Leith. Selskabet ejer i Øjeblikket 30 Dampere paa tilsammen 35,400 Bruttotons, deriblandt de to Københavns-Baade »Hengist« og »Horsa«.

Falsk i Søfartsbog

Østre Landsret har behandlet en Sag, hvor en Kaptajn og en Matros var tiltalt for at have skrevet Falsk i en Søfartsbog. De havde indskrevet en Skibsdreng som Jungmand af Hensyn til Ancienniteten for at hjælpe ham at komme paa Navigationsskole. Ved Underretten blev Kaptajnen og Matrosen idømt en Bøde paa henholdsvis 300 og 200 Kr. Landsretten forhøjede Kaptajnens Straf til 30 Dages Hæfte, medens Matrosens Straf forhøjedes til 20 Dage. Begge Domme blev dog gjort betingede. Anklagemyndigheden krævede Kaptajnen fradømt Rettigheden til at føre Skib, men Dommeren efterkom ikke denne Hensigt.

Skib uden Ferkvandstanke

Hamburg—Amerika-Liniens nyeste elektriske Motorskib »Osorno«, der om nogle Maaneder skal indsættes paa Hapag-Ruten til Sydamerikas Vestkyst, savner fuldstændig een Ting, som er en absolut Livsbelingelse for andre Skibe, nemlig Ferskvandstanke. »Osorno«, der er paa 8500 Tons, har et særlig Anlæg ombord, der gør det muligt at fremstille 20 Tons Ferskvand om Dagen og endda uden særlige Brændselomkostninger, idet man drager Nytte af Motorernes Udstødningsgas ved Destillationen af Salthvandet.

Nyt norsk Rederi

I Norge stiftes endnu af og til nye Rederier, trods de ikke særlig lovende Udsigter for Skibsfarten i Øjeblikket. Skibsreder T. B. Torgersen, Oslo, indbyder saaledes til Dannelse af Skibsaktieselskabet »Orient« med Minimum 100,000 Kr. og Maksimum 200,000 Kr. Aktiekapital.

»Lutine«s Guld

Efter tre Maaneders saa godt som resultatløse Forsøg paa at bjerge »Lutine«s Guldskat skal Bjergningsarbejdet nu opgives. Der er som tidligere meddelt kun bjerget en enkelt Guldbarre foruden nogle Mønter samt Kanoner m. m. Bjergningsarbejdet skal have kostet over en Million

Kroner. Opmudringsfartøjet »Karimata«, der har været benyttet til Arbejde, skal i Havn for Eftersyn.

Lloyds Lists Fragtindex

Lloyd's List Fragtindex for Trampfarten er beregnet til 89,3 for August. Det er 0,3 pCt. lavere end i Juli, allsaa saa godt som uforandret. I August 1937 var Tallet 124,79, i August 1936 kun 76,19.

Nyt Lodsskib til Malmø

I den svenske Lodsstyrelses Indstilling til Rigsdagen foreslaas bevilget 1,300,000 Kr. til Anskaffelse af to nye Tjenesteskibe for Lodsvesenet. Det ene skal stationeres i Malmø, da det der nu benyttede Fartøj ikke egner sig for et Distrikt for aaben Kyst og man ikke vil foreslaa at lade det ombygge. Det nye Lods fartøj skal være af samme Type, som er under Udarbejdelse til Brug i den nederste Del af det nordlige Lodsdistrikt.

Fredericia nye Havn

Fredericia nye Havn, der er under Bygning, bliver ved Siden af Esbjerg Jyllands eneste isfri. Havnen gaar i Øst—Vest og har en Længde af godt en halv km. Mellem Øst- og Vestmolerne er der en Indsejling paa 65 m Bredde. Bassinets Dybde er 9 Meter.

Arbejderne paabegyndtes i Juni i Fjor, og man venter at være færdig i August 1939. Ca. 150 Mand er i Virksomhed.

Samtidig bygges den nye Fiskeri-Havn, der strækker sig over de to gamle Færgelejer I og II, som længst er forsvundet.

De nye Havneanlæg vil medføre en Udgift paa 3,5 Mill. Kr. Havnen er selvejende.

»K. G. Meldahl«

Det er vist nok første Gang, at en Damper bliver opkaldt efter Direktøren paa det Værft, der har bygget den. Nu er det sket, og det maa opfattes som en Anerkendelse for ikke at sige Triumf for den Skibstype, han har skabt. I Torsdags forlod den norske Damper »K. G. Meldahl« efter en Prøvetur Frederikstad mekaniske Værksted, hvor den er bygget; den har faaet sit Navn efter Værftets Direktør, der har konstrueret Systemet »Kedler paa Dæk«. Direktør K. G. Meldahl er dansk af Fødsel, Søn af den forlængst afdøde Kammerherre.

Damperen »K. G. Meldahl«, der er bygget til K. K. Rasmussens Rederi A/S i Sandefjord, tilhører den største Type af Dampere med Kedler paa Dæk, der hidtil er bygget; den er et Søsterskib til »Viva«, som i Foraaret afleveredes til et andet norsk Rederi. Maalene er 358 Fod (mellem Perpendikulærerne) × 57 Fod × 23½ Fod. Skibets lastede Dybgang er 22 Fod 3 Tommer, og Bæreevnen er 7210 Tons.

Tilbage træden

Med Udgangen af Oktober Maaned trækker Havnemester V. P. A. Larsen, Esbjerg, sig tilbage fra sin Stilling; han er en velkendt Mand i Søfartskredse. Som 15 Aars Dreng kom han til Søs med gamle »Georg Stage« og sejlede senere i oversøisk Fart. Tog Styrmandseksamen og sejlede derefter med forskellige Sejlskibe og Dampere, indtil han i 1913 fik Ansættelse under Vandbygningsvesenet som Fører af forskellige Skibe. I 1917 udnævntes han til Havnemester og sad mange Aar i Frederikshavn. I 1931 forflyttedes han til Esbjerg.

Havneingeniør C. Jensen trækker sig tilbage

Afdelingsingeniør C. Jensen trækker sig den 1. Oktober tilbage efter ca. 40 Aars Arbejde i Havnevesenets Tjeneste. Havneingeniøren, der nu er en Mand paa 66 Aar, gaar hermed ind til et velfortjent Otium. Han blev knyttet til Københavns Havnevesen i 1898, umiddelbart efter at han var blevet polyteknisk Kandidat. Siden 1920 har han været Havneingeniør af 1. Grad.

Død om Bord

Skibsfører i D.F.D.S. Kaptajn S. A. Clausen er død om Bord paa sit Skib. Han var Fører af S.S. »Ivar«, og Døden indtraadte i Lørdags, mens Skibet laa i Newport News. Kaptajn Clausen led ikke af nogen forudgaaende Sygdom, og Døden menes at skyldes et Hjerteslag. Han blev 57 Aar gammel.

Kaptajn Clausen havde været ansat i D.F.D.S. siden 1921. I en Aarrække var han ogsaa Fører af Skoleskibet »Viking«. Han var meget afholdt af Elever og alle andre, han kom i Forbindelse med.

Oplægningerne

Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægningsstatistik viste Tirsdag det nye Tal 33 Skibe med 44,864 Brutto-Tons og 62,470 Tons dw.

Sidste Tirsdag var Tallet 36 oplagte Skibe paa 72,880 Tons dw. Der har saaledes i Ugens Løb været en Nedgang paa 3 Skibe og ca. 10,000 Tons dw. Den foregaaende Uge havde bragt en Nedgang paa 5 Skibe og smaa 11,000 Tons dw.

Norske Hvalfangere til Sydamerika

200 norske Søfolk rejste Onsdag om Bord i det argentiniske Skib »Harpun« til Buenos Aires for at bemandede de Hvalfangerskibe, der om kort Tid gaar til det sydlige Ishav. Ud for Skagen stoppede »Harpun« op for at indtage 8 Tons frossel Kød, der i Forvejen pr. Kølevogn var ført fra Esbjerg til Skagen, og som anvendes om Bord i Hvalfangerskibene. Kødet maa paa Grund af Mund- og Klovesygen ikke indføres i Norge.

Bjærgningsdom

Norsk Højesteret har afsagt Dom i en interessant Bjærgningssag. Under Storm i December 1936 drev Damperen »Astra« paa et Undervandsskær i Karmsundet, men Norsk Bjærgningskompagnis Damper »Achilles« bragte Skibet flot efter 35 Minutters Arbejde. »Astra« kunde fortsætte til Rotterdam, hvor Reparationen efter Grundstødningen kom paa 10,000 Kr.

»Astra«, der er paa 2,163 Brutto Register Ton, blev af Byretten anslaaet til en Værdi af 200,000 Kr. i havareret Tilstand. Men Byretten fandt, at Skibet ikke havde været i Nød og tilkendte Bjærgningsselskabet 12,000 Kr.

Denne Dom blev appelleret til Højesteret, der kom til det Resultat, at der forelaa Bjærgning i Lovens Forstand, men alligevel forhøjede Retten ikke Beløbet. Retten fandt, at selv som Bjærgeløn belraget maatte de 12,000 Kr. anses for tilstrækkeligt. Ved Afgørelsen af, om der forelaa Bjærgning, tog Højesteret specielt Hensyn til, at Skibet laa meget udsat. Det var Højvande med Springflod, og da Skibet stod fast paa en skarp Fjeldkam, vilde Situationen være blevet mere og mere kritisk, jo længer Skibet blev liggende. Alligevel fandt Højesteret de 12,000 Kr. tilstrækkeligt.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.		

PERSONALIA

Kaptajn C. C. Petersen af Firmaet Blankensteiners Efterfølger, fylder den 26. September 85 Aar.

Trods sin høje Alder deltager Kaptajn Petersen daglig i Ledelsen af den kendte Søkortforretning.

Den 3. Oktober fylder Fører i Det Østasiatiske Kompagni Kaptajn V. L. Relster 50 Aar. Kaptajn Relster er Fører af M/S »Muinam«.

Tidligere Fører i Dampskibsselskabet »Orient« Kaptajn Harald Jacobsen fylder den 13. Oktober 60 Aar. Kaptajn Jacobsen forlod Søen 1935 og driver nu et Gartneri i Holte, hvor han er bosiddende.

Tidligere Fører i C. K. Hansens Rederi Kaptajn H. A. Sørensen fylder den 16. Oktober 60 Aar. Kaptajn Sørensen, der bor i Sønderho, forlod Søen 1930.

25 Aars Jubilæum

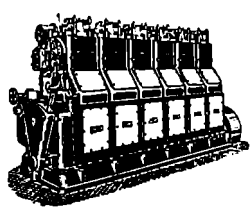
Maskinmester Jes Harald Nielsen, Esbjerg, kan den 25. September fejre 25 Aars Jubilæum i D. F. D. S.

Mester Nielsen tog Eksamen i 1912 og ansattes den 25. September 1913 som Maskinassistent i S/S »C. P. A. Koch«. Den 26. September 1916 forfremmedes Nielsen til Undermaskinmester. For Tiden er han 2. Mester i M/S »Odense«.

Den 27. September har Maskinmester R. A. O. Ryder 25 Aars Jubilæum. Han lærte hos B. & W. fra 1908—13, tog Eksamen og ansattes den 27. September 1913 som Maskinassistent i M/S »California«. Den 14. Januar 1916 udnævntes Ryder til Undermester. For Tiden er han ansat i M/S »Aalborghus« som 2. Mester.

40 Aars Jubilæum

Kasserer Julius Christensen i Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Heimdal« har Fredag d. 23. ds. været i Selskabets Tjeneste i 40 Aar.

	BUKH DIESEL MOTORER 4 TAKT MED TRYKFORSTØVNING MED TRYKLOMBØSSMØRING HOVED- MOTORER 6-600 H. K. HJELPE- MOTORER A/S MOTORFABRIKEN BUKH TELF. 505 . KALUNDBORG . TELF. 506
--	---

POSITIONSLISTE PR. 20. SEPTEMBER 1938

A

s.s. Aalborg afg. Danzig 19.9.
s.s. Aarø, Bastrup, afg. Danzig 14.9. til Bordeaux.
s.s. Aarø afg. Setubal 6.9. til Limhamn.
s.s. Aase pass. Dover 11.9. til Oporto.
m.l. Aase Mærsk ank. N. Waterweg 8.9.
s.s. Absalon ank. Leningrad 5.9.
m.s. African Reefer afg. San Francisco 17.9.
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Nakskov 20.9.
s.s. Agnete ank. Kbhvn. 6.8.
s.s. Agnete Mærsk afg. Lewis 6.9.
s.s. Alabama afg. St. Vincent 15.9. til Kambo.
s.s. Alf afg. Danzig 13.9. til Lorient.
s.s. Algarve ank. Mersin 17.9.
s.s. Alger afg. Antwerpen 10.9. til Alexandria.
s.s. Alfa afg. Oran 17.9.
m.s. Almena afg. New York 1.9. til St. Marcoris.
m.s. Alsia, Borch, pass. Gibraltar 20.9. for London hjg.
s.s. Allsund, Hansen, afg. Odessa 11.9. til Rotterdam, pass. Malta 17.9.
m.s. American Reefer pass. Cap Verde 18.9.
m.s. Amerika, Dahl, afg. Southampton 15.9. for St. Thomas udg.
s.s. Anna afg. Cardiff 20.9.
m.s. Anglo Mærsk afg. Curacao 7.9. til Gibraltar.
m.s. Anna Mærsk ank. Hampton Rds. 14.9.
m.s. Annam, Skjoldam, afg. Hakodate 7.9. for Singapore hjg.
s.s. Anne afg. Methil 14.9. til Kbhvn.
m.s. Argentina afg. Kbhvn. 20.9. til River Plate.
m.s. Arizona afg. Buenos Aires 17.9. til Santos.
s.s. Arnold Mærsk afg. Famagusta 23.8.
m.s. Asbjørn, Bjark, pass. Panama 8.9. p. R. i. San Francisco.
m.s. Asia, Andersen, pass. Cap Verde 11.9. for Cape Town udg.
s.s. Askø, Hansen, ank. Kbhvn. 16.9.
s.s. Aslaug ank. Beirut 10.9.
m.s. Asnæs pass. Skagen 18.9.
m.s. Astoria, Nørregaard, ank. Helsingør 8.9.
s.s. Astra afg. Zeebrügge 12.9.
s.s. Astrid, Madsen, afg. New York 10.9. til Venezuela.

m.s. Australian Reefer pass. Cristobal 12.9.
m.s. Australien, Rasmussen, ank. Tallin 20.9. udg.
s.s. Avance afg. Methil 9.9. til Esbjerg.

B

s.s. Belgien ank. Ymuiden 15.9.
m.t. Bente Mærsk afg. Constanza 9.9.
s.s. Bergenhus afg. Kbhvn. 20.9. til Stettin.
s.s. Bertha afg. Riga 13.9. til Goole.
s.s. Betta ank. Granton 17.9.
s.s. Betty Mærsk afg. Cardenas 6.9.
s.s. Birgit, Vilsmark, pass. Terschilling 19.9.
s.s. Birgitte ank. Porsgrunn 11.9.
s.s. Birte oplagt her.
s.s. Bogø, Nielsen, ank. Preston 13.9.
m.s. Boringia, Kolls, afg. Colombo 20.9. for Athen hjg.
m.s. Bornholm, Sørensen, afg. Antwerp 13.9. til Levis.
s.s. Bothal, Hansen, ank. Rotterdam 18.9.
s.s. Brasilien afg. Buenos Aires 6.9. til Madeira.
m.s. Brazilian Reefer ank. Rio de Janeiro 17.9.
m.s. Bretagne, Hansen, afg. Buenos Aires 24.8. til Avonmouth.
s.s. Britta afg. Emden 19.9.
s.s. Broholm ank. Esbjerg 19.9.
s.s. Brosund, Bundesen, afg. Danzig 13.9. til New York, pass. Fair Isle 18.9.
s.s. Brynhild afg. Gøteborg 6.9. til Montreal.

C

m.s. California afg. Kbhvn. 17.9. til River Plate.
m.s. Canada, Knudsen, ank. Seattle 19.9. udg.
m.s. Canadia Reefer afg. Rio de Janeiro 18.9.
s.s. Carmen afg. Malta 20.9.
m.t. Caroline Mærsk afg. Las Piedras 31.8.
s.s. Charkow ank. Kbhvn. 19.9.
m.s. Chastine Mærsk ank. N. Waterweg 15.9.
m.s. Chr. Holm ank. Gueria 20.9.
s.s. Chr. J. Kampmann afg. Barry 30.8.
m.s. Chr. Sass, Clausen, ank. Para 7.9.
m.s. Chile, Broholm Jensen, ank. Nakskov 14.9.
m.s. Chilean Reefer afg. San Francisco 17.9.
s.s. Christiansborg ank. Alexandria 13.9.
s.s. Cimbria, Lund, ank. Bremen 17.9.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

20.9.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	465,75	AMSTERDAM.....	251,60
BERLIN.....	185,85	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	12,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	78,45	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	105,55	PRAG.....	16,20
ROM.....	24,70	WARSAWA.....	88,00

s.s. *Clara*, Jensen, ank. Danzig 19.9.
 m.s. *Columbia*, Bronér, ank. Singapore 11.9.
 s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Ushant 1.9.
 s.s. *Cyrl*, Farup, ank. Swansea 14.9.

D

s.s. *Dagmar* ank. Holmsund 20.9.
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 19.9.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 6.9. til Odense.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Aarhus 18.9. til Gdynia.
 m.s. *Danmark* ank. Baton Rouge 20.9.
 m.s. *Danmark*, Hjernerum, pass. Finisterre 19.9. for Genoa udg.
 s.s. *Delaware* afg. Houston 13.9. til Norfolk, Va.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Guantanamo 6.9.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Tunis 12.9.
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Svendborg 29.7.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Glasgow 20.9.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Houston 3.9.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Hampton Roads 14.9.
 s.s. *Elisabeth* ank. Goole 11.9.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. N. Waterweg 16.9.
 s.s. *Ellen* pass. Hanstholm 15.9. østg.
 s.s. *Ellensborg* pass. Brunshüttelkoog 19.9.
 s.s. *Else* ank. Koivisto 19.9.
 s.s. *Emanuel* ank. Herring Love 12.9. fra Brunswick.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Port Said 9.9.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Bahrein 8.9.
 s.s. *Energi* afg. Saint John N.B. 17.9. til North Sydney.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Burntisland 16.9.
 s.s. *Enigheden* oplagt.
 s.s. *Erik Boye* afg. Cuba 8.9.
 s.s. *Erindring* oplagt.
 s.s. *Erna* pass. Helsingør 18.9.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. San Pedro, Panama Kanalen, 14.9. hjg.
 s.s. *Ester* pass. Finisterre 18.9.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Frederikshavn 17.9.
 s.s. *Estland*, Fischer, oplagt.
 s.s. *Estrid* afg. Barry 5.9. til Rio de Janeiro.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 19.9.

F

s.s. *Fano*, Korff, ank. Danzig 19.9.
 m.sk. *Fano* ank. Trangesund 18.9.
 s.s. *Finland* afg. Nordenham 14.9.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Bangkok 16.9. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Gdynia 15.9.
 s.s. *Frankrig* pass. Brunshüttel 15.9. til Lorient.
 s.s. *Fredensborg* ank. Fowey 19.9.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Kbhvn. 14.9.
 s.s. *Freya* ank. Kbhvn. 31.7.
 s.s. *Frida* afg. Pisco 15.9.
 s.s. *Frode* ank. Gøteborg 20.9.
 s.s. *Fylla* pass. Gdynia 13.9.

G

s.s. *Georgia* afg. Madeira 13.9. til Kbhvn.
 s.s. *Gerd* afg. New York 19.8. til Caibarien.
 s.s. *Gerda* pass. Ushant 19.9.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Liverpool 16.9.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Shanghai 16.9. til Japan.
 s.s. *Gorm* afg. Madeira 16.9. til Kbhvn.
 s.s. *Grete* ank. Port Lyateauy 17.9.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 6.9.
 s.s. *Grønland*, oplagt.
 s.s. *Gudena* afg. Shields 1.9. til Llanelly.
 s.s. *Gudrun* afg. Kbhvn. 15.9. til Danzig.
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Philadelphia 15.9.
 s.s. *Gunhild* afg. Cork 15.9. til Goole.
 s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Hammershus 14.9. vestg.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Chefoo 6.9. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. New York 9.9. til Port William.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Aarhus 19.9. til Stettin.
 s.s. *Halfdan* afg. Havre 21.9. til Dunkirk.
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.
 s.s. *Hanne* afg. Kbhvn. 11.9. til Danzig.
 s.s. *Hans*, From, ank. Kbhvn. 21.9.
 s.s. *Hans Broge* pass. Helsingør 13.9.

s.s. *Hans Mærsk* afg. Newport News 5.9.
 s.s. *Harald* ank. Liverpool 12.9.
 s.s. *Harriet* ank. Sousse 17.9.
 s.s. *Helga* ank. New York 11.9.
 m.s. *Helvig* ank. New York 9.9.
 m.s. *Henning Mærsk* ank. Havre 15.9.
 s.s. *Helene* ank. Jacobstad 19.9.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Kiel 30.8.
 s.s. *H. H. Petersen* afg. Svølvær 15.9. til Archangel.
 m.s. *Herdis* ank. New York 3.9.
 s.s. *Hilde* ank. London 5.9.
 s.s. *Hindsholm*, Dok i Helsingør.
 s.s. *Holland* ank. Immingham 15.9.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Kobe 21.9. for Shanghai hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Helsingør 17.9. til Rign.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Leghorn 2.9. til London.
 s.s. *Inger* ank. Solo 20.9.
 s.s. *Inger Toft* ank. St. Maraget Bay 13.9.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Parrsboro 13.9.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Buenos Aires 3.9. til Avonmouth.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Leningrad 16.9. til Antwerp.
 s.s. *Ivar* ank. Newport News 13.9.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Dok i Frederikshavn til 21.9.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Saffi 9.9.
 m.l. *Jane Mærsk* ank. Falmouth 18.8. p. R. t. Tampico.
 m.s. *Java*, Christensen, ank. Bangkok 19.9. udg.
 s.s. *Jenny* pass. Helsingør 20.9.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Cardenas 8.9.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. N. Waterweg 15.9. til Casablanca.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 19.9.
 s.s. *Johanne* afg. Gdynia 21.9.
 s.s. *Jonna* ank. Hamburg 20.9.
 s.s. *Juliane* afg. Bremen 13.9.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Southampton 19.9. for Marseille udg.
 s.s. *Jutta* ank. Aalborg 15.9.
 s.s. *Jagersborg* pass. Kbhvn. 19.9.
 s.s. *Jytte* afg. Kbhvn. 19.9. til Bremen.

K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt her.
 s.s. *Kala*, Brockmann, afg. Chatham N.B. 9.9. til Memel.
 s.s. *Karen* ank. Nice 14.8.
 s.s. *Karen Toft* pass. Cape Race 18.9.
 s.s. *Karla* ank. Algier 16.9.
 s.s. *Katholm* ank. Manchester 20.9.
 m.l. *Katrine Mærsk* ank. Port Arthur 14.9.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Råfsø 13.9.
 s.s. *Kentucky* afg. Gdynia 29.8. til Gulfen.
 s.s. *Kirsten* afg. Cork 1.9. til Goole.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Swansea 7.9.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Methil 18.9.
 s.s. *Knud* ank. Danzig 15.9.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Esbjerg 25.8.
 s.s. *Knut* ank. Aarhus 12.9.
 s.s. *Kongea* pass. Zeebrugge 5.9.

L

s.s. *Laila* afg. New York 9.9.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, pass. Sokotra Østpynt 18.9. for Colombo udg.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* ank. London 16.9.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Halifax 2.9.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. St. John's 30.8.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Plymouth 16.9. til Dunston.
 s.s. *Lilleborg* afg. Ivigtut 15.9.
 s.s. *Lilian* ank. Algier 20.9.
 s.s. *Lily* pass. Skagen 14.9.
 s.s. *Linda* afg. Algier 20.9.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Gdynia 19.9.
 s.s. *Lotta* pass. Helsingør 20.9.
 s.s. *Lotte* ank. Farge 15.9.
 m.s. *Louisiana* afg. Rosario 17.9. til Buenos Aires.
 m.s. *Lundby* ank. Montreal 15.9.
 s.s. *Lynæs* pass. Skagen 18.9.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Savannah 10.9. til Tampico.
 s.s. *Magnus* ank. Danzig 19.9.
 s.s. *Maja* ank. Calais 16.9.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Vancouver 17.9. udg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Bremen 31.8. til Wilmington.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. San Pedro 27.8.
 s.s. *Margit*, Johansen, oplagt her.
 s.s. *Margrete* afg. Klaipeda 29.8. til Gdynin.
 s.s. *Margrethe* ank. London 20.9.
 s.s. *Marianne* ank. Stolpmünde 7.9.
 s.s. *Maria*, Ewers, afg. Parrsboro 13.9.
 m.l. *Marie Mærsk* ank. Ostermoor 5.9.

s.s. *Maria Toft* ank. Lorient 16.9.
 s.s. *Marna* ank. Iquiqui 21.9.
 m.s. *Marocco* ank. Palermo 18.9.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Everglades 15.9. til Hamburg.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Gdynia 12.9.
 s.s. *Marx* pass. Hanstholm 15.9. vestlg.
 s.s. *Maryland* ank. Rio 18.9.
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Dungeness 15.9. vestlg.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Kbhvn. 14.9.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 14.9.
 s.s. *Michael Jebsen* ank. Hongkong 3.8.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 16.9. til Rouen.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.
 s.s. *Najaden* ank. Aarhus 16.9.
 s.s. *Nancy* ank. Ekenäs 19.9.
 s.s. *Nerma* ank. Caen 17.9.
 s.s. *Nevada* afg. Stockholm 20.9. til Neufahrwasser.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. N. Waterweg 15.9. til Father Point.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Panama 4.9.
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.
 s.s. *Niobe* ank. Pomaron 18.9.
 s.s. *Norco* afg. Vardø 12.9. til Archangel.
 m.s. *Nordbo* afg. Colombo 3.9. til Hamburg.
 s.s. *Nordby* afg. Kbhvn. 11.9. til Danzig.
 m.s. *Norden* ank. Balboa 15.9.
 s.s. *Nordborg* afg. Gaspé 15.9.
 m.s. *Nordfarer* ank. New York 6.9.
 m.s. *Nordhavet* afg. Buenos Aires 25.8. til Dakar.
 m.s. *Nordhval* ank. New Orleans 31.8.
 m.s. *Nordkap* afg. New York 27.8. til Rio de Janeiro.
 s.s. *Nordlys* ank. Sydney, N.S. 12.9.
 m.s. *Nordpol* afg. Calcutta 6.9. til Manila.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Lissabon 18.9.
 m.s. *Nordvest* ank. Moji 8.9.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 20.9.
 s.s. *Olga* pass. Dover 13.9.
 m.s. *Olga S.* ank. Kbhvn. 15.9.
 s.s. *Oluf Mærsk* pass. Prawle Pt. 15.9. østlg.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Halifax 13.9.
 m.s. *Oregon* ank. Rotterdam 13.9.
 s.s. *Orion* ank. Onega 11.9.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Hull 17.9.
 s.s. *Otto Petersen* ank. St. Vincent 30.8.
 s.s. *Ove Toft* afg. Zeebrugge 16.9.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Immingham 16.9.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Cuba 7.9.
 m.s. *Panama*, Juul-Christensen, afg. Port Said 20.9. for Tel Aviv hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Tees 18.9.
 s.s. *Paula* afg. Gdynia 21.9.
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Bangkok 13.9. udg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Kobe 8.9. til New York.
 s.s. *Pia* pass. Skagen 19.9.
 s.s. *Polly* pass. Kbhvn. 5.9.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. East Greenwich 20.9. til Kbhvn.

R

m.s. *Ragnhild* ank. Antwerpen 9.9. p. R. t. Tunis & Alexandria.
 s.s. *Randa* pass. Cabo Carvoiro 20.9.
 s.s. *Riga* ank. Hull 17.9.
 s.s. *Rigmor* pass. Skagen 4.9.
 s.s. *Rikke* afg. Jacksonville 31.8. til Azua.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 19.9.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Kbhvn. 15.9. til Oslo.
 s.s. *Robert* pass. Dunnet Hd. 11.9.
 m.s. *Robert Mærsk* pass. Lizard 15.9. vestlg.
 s.s. *Rosenborg* pass. Finisterre 19.9.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 20.9. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Cardenas 28.8. til British Columbia.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Texas City 17.9.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Stettin 19.9.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Rotterdam 16.9.

Massageapparat.

Massageapparat (næsten nyt) særlig egnet for Søfarende, sælges billigt fra Lægges Dødsbo.

Rathsachvej 6 St., Telf. Eva 4588

s.s. *Sejro*, Teillman-Thomsen, ank. Wilmington 17.9.
 s.s. *Selma* ank. Soto 19.9.
 s.s. *Sessa* afg. Chanaral 15.9.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Dondrahead 13.9. for Port Said hjg.
 s.s. *Sicilien* afg. Tunis 19.9. til Marseilles.
 s.s. *Signe* ank. Boston 7.9.
 s.s. *Sigrid* ank. Svendborg 13.9.
 s.s. *Silkeborg* ank. Kbhvn. 30.7.
 s.s. *Skaane*, Kylin, oplagt.
 s.s. *Skagen* afg. Danzig 19.9.
 s.s. *Skagerak* pass. Helsingør 13.9.
 s.s. *Skandia* ventes til England 27.9.
 s.s. *Skjold* afg. Kbhvn. 20.9. til Dunkirk.
 s.s. *Skodsborg* afg. Immingham 16.9.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 20.9. til Gdynia/Danzig.
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, søsat Helsingør Værft 20.8.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Leningrad 4.9.
 s.s. *Sophie* afg. Svendborg 11.9.
 s.s. *Stadion II* ank. Kolding 20.9.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Richmond 15.9. til Newport News.
 s.s. *Stella* ank. Bonanza 17.9.
 m.s. *Stensby* pass. Azores 15.9. p. R. t. Vancouver.
 s.s. *Stjerneborg* ank. New York 18.9.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Cardiff 12.9.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. London 3.9.
 s.s. *Svanholm* afg. Izmir 18.9. til Collo.
 s.s. *Svanhild* afg. Oslo 19.9., ank. Kbhvn. 20.9.
 s.s. *Suava* ank. Umanak 13.9.
 s.s. *Svend Pii* afg. St. Vincent, C.V. 13.9. til Bathurst.
 s.s. *Soborg* ank. Kbhvn. 18.9.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 21.9. til Randers.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Sydney NSW. 14.9.
 s.s. *Tanja* afg. Preston 19.9.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. afg. Dairen 17.9.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Jarrow 19.8. til Æbeltoft.
 s.s. *Tekla* afg. Korsør 8.9. til Danzig.
 s.s. *Tennessee* afg. Neufahrwasser 27.8. til Santos.
 s.s. *Tomsk* ank. Antwerpen 20.9.
 m.s. *Thyra S.* afg. Kbhvn. 23.8. til Kanada.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Oslo 21.9. til Menstad.
 s.s. *Tove* ank. Kbhvn. 10.8.
 s.s. *Tovelil*, Bang, pass. San Miguel 11.9.
 s.s. *Transporter* pass. Fornæs 14.9. nordlg.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Odense 21.9. til Stege.
 s.s. *Trondhjem* ank. Trondheim 21.9.
 m.s. *Tunis* afg. Kbhvn. forv. 20.9. til Antwerpen.
 m.s. *Tureby* pass. Buenos Aires 15.9. p. R. t. New York.

U

s.s. *Ulla* afg. Izmir 20.9.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Tyne 12.9.
 s.s. *Urantenborg* ank. Fowey 16.9.

V

s.s. *Valborg* afg. Norrköping 13.9.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Nørresundby 18.9.
 s.s. *Venus* afg. Port Alfred 8.9.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. København 15.9. Oslo.
 s.s. *Viborg* afg. Ostende 17.9.
 s.s. *Viola* afg. Haifa 29.9. til Latakiah.
 s.s. *Virginia* afg. Madeira 17.9. til Göteborg.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Hull 17.9.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Riga 12.9.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Gdynia 14.9. til Rotterdam.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 20.9. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

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

Aalborg

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2002

R A N D E R S

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkoco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

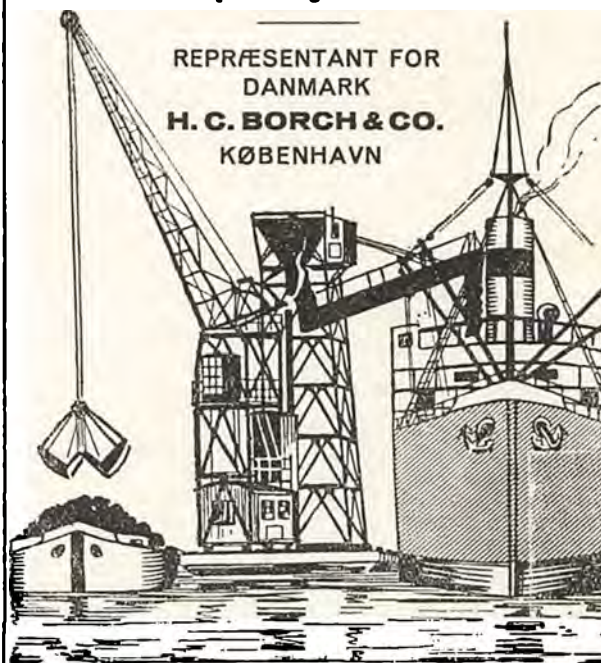
GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkulfra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR
DANMARK
H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Mørke Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13778.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL. ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 21. September 1938.

Nr. 38.

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

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

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 310. *Kattegat, Horsens Fjord*. Ny Udgave 1938. Maalestok 1 : 25 000. Kortet indeholder Specialkort over *Horsens Havn* i Maalestok 1 : 6 000. Pris: Kr. 3,00.

Annuleret er:

Kort Nr. 310. *Kattegat, Horsens Fjord*, Udgave 1929.

I. Østersøen.

2725. Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 37/2558. Stockholm 1938.)

Klokketønden *Trelleborgs rånna* paa c. 55° 21' N. 13° 09' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 32/2316 1938.)

2726. (P). Sverige. Landsort. Fyr og Taagesignal forandres.

(U. f. s. Nr. 37/2557. Stockholm 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/1181 1938 meddeles, at den deri omtalte Forandring af *Landsort Fyr* paa c. 58° 44' N. 17° 52' E. beregnes at finde Sted omkring den 1. November d. A.

(E. f. S. Nr. 16/1181 1938.)

2727. (P). Sverige. Landsort Fyr. Radiofyr oprettes.

(U. f. s. Nr. 37/2615. Stockholm 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/1182 1938 meddeles, at Oprettelsen af et Radiofyr ved *Landsort Fyr* paa c. 58° 44' N. 17° 52' E. beregnes at finde Sted omkring den 1. November d. A.

(E. f. S. Nr. 16/1182 1938.)

2728. Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvalls Skærgaard. Saltviksudde Fyr forandret.

Nyt Fyr tændt paa Agö.

(U. f. s. Nr. 37 2554. Stockholm 1938.)

1. *Saltviksudde* Fyr paa c. $61^{\circ} 40',8$ N. $17^{\circ} 15',0$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink hver 9^s . Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 11 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvid Fyrlampe paa 7 m højt Betontaarn. Fyret er ubevogtet. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Hvidt, uforst. i Pej. fra 140° til 310° . | 3. Hvidt i Pej. fra 322° til 324° . |
| 2. Grønt, — - 310° - 322° . | 4. Rødt i — - 324° - 328° . |

Brændetid: Fra Søfartens Begyndelse til 1. Juni og fra 15. Juli til Søfartens Ophør.

2. Paa *Agö* paa $61^{\circ} 33',10$ N. $17^{\circ} 27',50$ E. er tændt et nyt Fyr, *Agö nordvästra*, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s . Fyrene *Agö nordvästra* og *Agö* staar 1100 m fra hinanden og er overet i Pej. 142° ; de leder overet ind mod *Saltviksudde* Fyr. *Agö nordvästra* Fyr lyser 3° paa hver Side af Fyrinien. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 11 Sm. Fyrlampe paa 4,7 m høj Jernkonstruktion paa Betonfundament. Brændetid: Fra Søfartens Begyndelse til 1. Juni og fra 15. Juli til Søfartens Ophør.

(E. f. S. Nr. 16/1187 1933.)

2729. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Arnöviken. Halvarskär. Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 37/2553. Stockholm 1938.)

Paa E.-Siden af Skæret *Halvarskär* er paa $61^{\circ} 43',90$ N. $17^{\circ} 25',15$ E. tændt et Fyr, *Halvarskär* Fyr, der viser hvidt og rødt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 8 Sm for hvidt og 5 Sm for rødt Lys. Hvid, firkantet Fyrbaake med Fyrlanterne. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pej. fra c. 192° til c. 243° . | 3. Hvidt i Pej. fra c. 273° til c. 45° . |
| 2. Rødt i — - c. 243° - c. 273° . | |

Brændetid: Fra Skibsfartens Begyndelse til 1. Juni og fra 15. Juli til Skibsfarten for Aaret er ophørt.

(E. f. S. Nr. 24/1781 1938.)

2730. Polen. Danzig Bugt. Halvøen Hel S.-lige Del. Taarne opført.

(A. a. N. Nr. XIII/315. Warszawa 1938.)

I Forbindelse med geodætiske Arbejder er der paa den S.-lige Del af Halvøen *Hel* opført en Del Taarne, der er meget synlige fra Søen.

Taarnene kan paa ingen Maade benyttes til Navigering.

c. $54^{\circ} 37'$ N. $18^{\circ} 49'$ E.

2731. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Neustadt. Fløjtetønde genudlagt.

(N. f. S. Nr. 37/3891. Berlin 1938.)

Den hvide Fløjtetønde med E.-Topbetegnelse „*Neustadt O*“ paa $54^{\circ} 04' 36''$ N. $10^{\circ} 50' 25''$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 23/1734 1938.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**2732. Danmark. Sundet. Julebæk Vinkelfyr forstærkes.**

I Slutningen af September d. A. elektrificeres *Julebæk* Vinkelfyr paa $56^{\circ} 03' 40''$ N. $12^{\circ} 34' 32''$ E., hvorved Fyrets Lysevne forøges, som følger:

Hvidt Lys fra 16 Sm til $18,5$ Sm.

Rødt — - 13 - - $15,5$ -

Grønt — - 11 - - $14,0$ -

Iøvrigt uforandret.

(Fyr-Fort. Nr. 209.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2733. (P). Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttes midlertidig.
Den 12. Oktober d. A. eller snarest derefter inddrages Fyrskibet *Anholt Knob* paa c. $56^{\circ} 46' N.$ $11^{\circ} 52' E.$ og erstattes med et Reservefyrskib, der paa Siderne er paa-
maalet „Reserve“.
Reservefyrskibet har samme Udseende som det oprindelige Fyrskib, ligesom Fyr, Taagesignal og Radiofyr er uforandret.
2734. Danmark. Limfjorden. Aalborg. Reklamefyr nedlægges.
E. f. S. Nr. 37/2724 1938 annulleres og erstattes med:
Reklamefyret paa Toppen af Mastekranen ved *Aalborg Værft A/S* paa c. $57^{\circ} 03' N.$ $9^{\circ} 57' E.$ vil den 28. September d. A. blive permanent nedlagt.
(E. f. S. Nr. 29/2359 1937. Kort Nr. 271 og 259. Danske Lods, Side 485. Havnolods, Side 28, Tillæg Nr. 1, Side 2.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2735. Norge. Landegodefjorden. Landegode Fyr forstærket.
(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1938.)
Lysevnen i *Landegode Fyr* paa c. $67^{\circ} 26',_6 N.$ $14^{\circ} 23',_4 E.$ er betydelig forøget.
2736. Norge. Lekafjorden. Solsømvågen. Ledefyr tændt.
(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1938.)
Nedennævnte nye Ledefyr, *Solsømvågen Ledefyr*, er tændt:
Forfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 8,7 m. Fyrpæl. Fyret lyser i Pejlinger fra 20° til 40° , stærkest i Overetlinien 31° . $65^{\circ} 02' 51'' N.$ $11^{\circ} 33' 26'' E.$
Bagfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 14,5 m. Fyrpæl. Fyret lyser i Pejlinger fra 27° til 33° , stærkest i Overetlinien 31° . 110 m 31° fra Forfyret.
Fyrenes Overetlinie, 31° , gaar 75 m E. om *Jåholmskjærene* og 75 m W. om Jernstangen ved *Solsømmeset*.
Brændetid: 3. August—3. Maj.
2737. Norge. Solund. Utvær Fyr forstærket.
(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1938.)
Lysevnen i *Utvær Fyr* paa c. $61^{\circ} 02',_3 N.$ $4^{\circ} 30',_9 E.$ er betydelig forstærket.
2738. Norge. Hordaland. Bømmeløy. Kulseidkanalen. Jernstang flyttet.
(E. f. S. Nr. 17/1229. Oslo 1938.)
Jernstangen paa N.-Siden af E.-lige Indløb til *Kulseidkanalen* er flyttet c. 30 m S. over til 2,5 m Grunden, som ligger 30 m N. for Skæret paa S.-Siden af Løbet paa c. $59^{\circ} 44',_7 N.$ $5^{\circ} 14',_9 E.$ Løbet gaar midt imellem Jernstangen og Skæret og er her 5 m dybt.
2739. (T). Tyskland. Elben. Fyrskib Elbe 1 NNE. Lystønde midlertidig udlagt.
(N. f. S. Nr. 37/3909. Berlin 1938.)
En rød og hvid, vandret stribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er indtil 31. December d. A. udlagt paa $54^{\circ} 02' 10'' N.$ $8^{\circ} 15' 00'' E.$
Det er forbudt at komme Lystønden nærmere end 125 m.
Nærmere Meddelelse om Inddragningen af Lystønden fremkommer ikke.
2740. Belgien. Wandelaar Fyrskib E. Vrag.
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 15. og 17. September 1938.)
Vraget af det svenske Motorskib *Nippon* ligger sunket paa c. $51^{\circ} 22\frac{3}{4}' N.$ $3^{\circ} 05\frac{1}{2}' E.$, c. $3\frac{1}{4}$ Sm E. for Fyrskibet *Wandelaar*. En grøn Lys- og Klokketønde, der viser grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 22^s , Lys 10^s , Mørke 5^s , Lys 2^s , Mørke 5^s , er udlagt c. 100 m S. for Vraget paa $51^{\circ} 22' 37'' N.$ $3^{\circ} 05' 23'' E.$

2741. England. Themsen. Gravesend Reach. Tilbury Lystønde flyttet.
(N. t. M. Nr. 47. Trinity House, London 1938.)
Tilbury Lystønde er flyttet c. 0,5 Sm E. efter og ligger nu 0,82 Sm 283° fra *Shornmead Fyr*.
c. 51° 27' N. 0° 25' E.
(E. f. S. Nr. 33/2433 1938.)
2742. (T). Skotland. Firth of Forth. Forsøg med Sprængstoffer. Forbudt Omraade.
(N. t. M. Nr. 1932. London 1938.)
Indtil videre vil der indenfor et Omraade med Centrum 1 Sm 110° fra *Oxcars Fyr* og en Radius paa 0,75 Sm blive afholdt Forsøg med Sprængstoffer.
Som midlertidig Afmærkning udlægges en sort Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, 1,7 Sm 97° fra *Oxcars Fyr* og en rød Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, 1,48 Sm 138° fra *Oxcars Fyr*.
Ovennævnte Lystønder i Forbindelse med Lystønden 1 Sm 66° fra *Oxcars Fyr*, *Inch Mickery* og *Mickery Stone* markerer Kanten af Omraadet.
Passage gennem Omraadet er forbudt.
Paa de Dage, Sprængninger finder Sted, vil et Orlogsskib patrouillere i Nærheden af *Oxcars Bank*, og Søfarende tilraades at have Opmærksomheden særlig henledt paa muligt viste Signaler.
Oxcars Fyr: c. 56° 01' N. 3° 17' W.
2743. Shetlands Øerne. Whalsay Island. Grunde.
(N. t. M. Nr. 1906. London 1933.)
1. En Grund med 5,0 m Vand er fundet paa c. 60° 27' N. 1° 05' W., 2,6 Sm 95° fra *Firths Voe Fyr* med Formærkelser.
2. En Grund med 7,8 m Vand er fundet paa c. 60° 26' N. 0° 50' W., 3,38 Sm 287° fra *Round Skerry Fyr*.
(Kort Nr. 263.)

(Se Tillæg.)

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

2744. Frankrig. Cherbourg. Vrag afmærket.
(A. a. N. Nr. 36/2333. Paris 1938.)
Vraget af *Imprenable* ligger sunket 500 m 110° fra *Fort de l'Ouest Fyr*. En grøn Lystønde med Cylinder og som viser rødt, fast Lys, er udlagt paa c. 49° 40',4 N. 1° 38',5 W., 70 m 235° fra ovennævnte Vrag.
2745. England S.-Kyst. Spithead Anduvning. Lystønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 1926. London 1938.)
Outer Spoil Ground Lystønde med hvidt Gruppe-Blink paa c. 50° 36' N. 0° 58' W. er permanent inddraget.
2746. Irske Hav. Isle of Man. Ayre Point. Oplysning om Dybder.
(N. t. M. Nr. 1919. London 1938.)
1. Dybderne i Nærheden af *Whitestone Bank* er undergaaet flere Forandringer.
c. 54° 25' N. 4° 20' W.
2. En Dybde paa 2,3 m er fundet paa c. 54° 25' N. 4° 20' W., 1,3 Sm 106° fra *Ayre Point Bagfyr*.
3. Dybder paa 12,8 m er fundet henholdsvis 3,4 Sm 53° og 3,6 Sm 56° fra *Ayre Point Bagfyr*, der er beliggende paa c. 54° 25' N. 4° 22' W.
4. En Dybde paa 8,7 m er fundet paa c. 54° 20' N. 4° 11' W., 5,2 Sm 62° fra *Maughold Head Fyr*.

2747. Skotland W.-Kyst. Arran. Holy Island. Pillar Rock Point Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1898. London 1938.)
Pillar Rock Point Fyr paa c. $55^{\circ} 31' N.$ $5^{\circ} 04' W.$ er forandret til at vise afvekslende hvidt og rødt Et-Blink hver 30^s . Synsvidde: 17 Sm.
2748. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Point No Point Fyr. Taagesignal forandres. Fyrs Lysevne forøges.
(N. t. M. Nr. 36/2502. Washington 1938.)
Omkring den 26. Oktober d. A. forandres Taagesignalet ved *Point No Point* Fyr paa c. $38^{\circ} 08' N.$ $76^{\circ} 17' W.$ til Diafon, Et-Stød hver 15^s , Stød $1,5^s$, Pause $13,5^s$. — I Tilfælde af, at Diafonen kommer i Uorden, afgives Taagesignal med Klokke, Grupper af To-Slag hver 15^s .
Samtidig forøges Fyrets Lysevne betydeligt.
2749. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Oregon Inlet. Afmærkning forandres.
(N. t. M. Nr. 36/2504. Washington 1938.)
Omkring den 19. Oktober d. A. ombyttes *Oregon Inlet* Fløjtetønde paa c. $35^{\circ} 47' N.$ $75^{\circ} 30' W.$ med en rød Lys- og Fløjtetønde Nr. 2, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$.

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

2750. Bahama Øerne. Eleuthera Island. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 35/2455. Washington 1938.)
Paa $25^{\circ} 20' (35'') N.$ $76^{\circ} 29' (00'') W.$, ved S.-Siden af Indløbet til *Hatchet Bay*, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 15^s . Synsvidde: c. 8 Sm. Fyret er ubevogtet.
2751. Chile. Canal Trinidad. Puerto Alert. Skær.
(N. f. S. Nr. 37/3966. Berlin 1938.)
Et Skær med 10 m Vand og bedækket med Tang er fundet c. 100 m SE. for Ankerpladsen paa $49^{\circ} 51' 56'' S.$ $75^{\circ} 12' 59'' W.$, 850 m 285° fra *Punta Inés (Innis)*.
2752. Chile. Canal Moraleda. Mike Island E. Skær.
(N. f. S. Nr. 37/3967. Berlin 1938.)
Et Skær med 12 m Vand er fundet paa c. $44^{\circ} 10' S.$ $73^{\circ} 27' W.$, c. 500 m E. for *Mike Island*.
2753. Chile. Ancud Bugt. Estero Castro. Ranco. Kirke opført.
(N. f. S. Nr. 37/3968. Berlin 1938.)
En Kirke er opført paa $42^{\circ} 33' 06'' S.$ $73^{\circ} 48' 10'' W.$
2754. Chile. Ancud Bugt. Banco San Antonio. Fløjtetøndes Plads.
(N. f. S. Nr. 37/3969. Berlin 1938.)
Fløjtetøndens Plads er $41^{\circ} 50' 38'' S.$ $73^{\circ} 50' 48'' W.$
2755. Chile. Chacao Passage. Bajo Colocolo Lystønde flyttet.
(N. f. S. Nr. 37/3970. Berlin 1938.)
Lystønden ved Grundens S.-Side er flyttet 150 m i Retningen 204° til $41^{\circ} 45' 38'' S.$ $73^{\circ} 43' 38'' W.$
(E. f. S. Nr. 10/525 1934.)
2756. Chile. Arica. Radiomasters Plads.
(N. f. S. Nr. 37/3973. Berlin 1938.)
Radiomasterne staar paa $18^{\circ} 28' 42'' S.$ $70^{\circ} 19' 06'' W.$

- 2757. Ecuador. Manglaralto. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 1924. London 1938.)
Nedennævnte Grunde rapporteres fundet, som følger:
a. En Grund med 14,6 m Vand 19,3 Sm 277½° fra *Manglaralto* Fyr, der er beliggende paa c. 1° 51' S. 80° 44' W.
b. En Grund med 18,3 m Vand 19,4 Sm 271½° fra *Manglaralto* Fyr.
- 2758. San Salvador. Fonseca Bugt. Savannah Bank findes ikke.**
(N. t. M. Nr. 36/2514. Washington 1938.)
Ved en fornylig foretagen Opmaaling af det i Kortet angivne Omraade for *Savannah Bank* paa c. 12° 55' N. 88° 07' W. er ikke fundet Dybder under 49 m.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2759. (T). Sardinien. Asinara Island. Caprara Point. Fyrs Synsvidde midlertidig nedsat.**
(N. t. M. Nr. 1938. London 1938.)
Caprara Point Fyrs Synsvidde er midlertidig nedsat til 14 Sm. c. 41° 07' N. 8° 19' E.
- 2760. Sardinien. Libani (Nibani) Islands. Navneforandring.**
(N. t. M. Nr. 1928. London 1938.)
Navnet *Libani* er forandret til *Nibani*. c. 41° 07' N. 9° 34' E.
- 2761. Sardinien. Arbatax Red. Cape Bellavista Fyr. Synsvidde nedsat.**
(N. t. M. Nr. 1952. London 1938.)
Cape Bellavista Fyrs Synsvidde er nedsat fra 24 til 21 Sm.
c. 39° 56' N. 9° 43' E.
- 2762. Italien E.-Kyst. Vasto (Istonio). Navneforandring.**
(N. f. S. Nr. 35/3709. Berlin 1938.)
Navnet *Vasto* er forandret til *Istonio*. c. 42° 07' N. 14° 43' E.
- 2763. Italien E.-Kyst. Venedig Bugt. Port Chioggia. Oplysning om Dybder.**
(N. t. M. Nr. 1939. London 1938.)
Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra det grønne Blinkfyr paa Yderenden af N.-Molen, som er beliggende paa c. 45° 14' N. 12° 19' E.:
a. 4,6 m — 0,075 Sm 174°. e. 4,6 m — 0,170 Sm 253°.
b. 4,9 m — 0,120 Sm 174°. f. 4,6 m — 0,460 Sm 259°.
c. 3,7 m — 0,260 Sm 220°. g. 4,6 m — 0,580 Sm 263°.
d. 4,6 m — 0,240 Sm 240°.
- 2764. (P). Grækenland. Ithaca island. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1911. London 1938.)
Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 12^s, rapporteres at være tændt paa *Iganni Point* paa c. 38° 19' N. 20° 48' E.
- 2765. Tyrkiet. Marmarahavet. Izmit Bugt. Banke.**
(A. a. N. Nr. 36. Ankara 1938.)
En Banke med 0,9 m Vand og en Udstrækning paa c. 250 m har dannet sig paa 40° 45' 24" N. 29° 54' 20" E.
- 2766. Rusland. Sorte Hav. Odessa. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1940. London 1938.)
Lystønden paa c. 46° 30' N. 30° 45' E., c. 0,7 Sm 290° fra *Vorontsovski* Fyr, er ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver 3^s.

2767. **Rusland. Sorte Hav. Kerch Red. Dybde i Løb.**
(N. t. M. Nr. 1912. London 1938.)
Dybden i den gravede Kanal til Petroleumsdepotet opgives nu til 4,57 m.
45° 20' (20") N. 36° 29' (30") E.
2768. **Rusland. Sorte Hav. Socha Red. Lystønde forandret.**
(N. t. M. Nr. 1941. London 1938.)
Lystønden paa c. 43° 35' N. 39° 43' E., c. 0,7 Sm 274^c fra *Socha* hvide, faste Fyr, er forandret fra at vise grønt Et-Blink til at vise rødt Et-Blink hver 3^s.

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

2769. **Røde Hav W.-Kyst. Asab Bugt. Fyrbelysning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1913. London 1938.)
1. En Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt paa hver af følgende Pladser:
a. 1,42 Sm 178° fra *Ras Gombo* hvide Gruppe-Blinkfyr.
b. 1,2 Sm 167° - - - - -
2. Det røde Blinkfyr c. 1 Sm 183° fra det i (1) nævnte Fyr er permanent nedlagt.
N B. Ankeret, der i Kortet er vist tæt SE. for ovennævnte røde Blinkfyr, skal slettes.
Ras Gombo hvide Gruppe-Blinkfyr: c. 13° 01' N. 42° 44' E.
2770. **Bugten ved Aden. Aden. Fyr oprettet.**
(N. t. M. Nr. 1931. London 1938.)
Naar Natflyvning finder Sted, vil der blive tændt nogle røde Fyr paa Radiomasterne ved *Khor Maks*. c. 12° 49' N. 45° 02' E.
2771. **Afrika E.-Kyst. Portugisisk E.-Afrika. Beira Anduvning. Oplysning om Fyrs og Lystøndes Plads samt Lods fartøj.**
(N. f. S. Nr. 35/3734. Berlin 1938.)
1. *Rio Pungue* Fyr er beliggende paa 19° 58' 42" S. 35° 01' 48" E. Man skal holde S. om Fyret.
2. Lystønde „P“ ligger paa 19° 59' 48" N. 34° 58' 42" E.
3. Lods fartøjet ligger til Ankers 0,5 Sm W. for Lystønde „P“.
2772. **Afrika E.-Kyst. Portugisisk E.-Afrika. Inhambane Munding. Barra (Burra) Fyr. Fyrkarakter forandret.**
(N. f. S. Nr. 35/3733. Berlin 1938.)
I Følge en Skibsrapport er *Barra* hvide, faste Fyr med Blink paa c. 23° 47' S. 35° 32' E. forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 9^s.

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

2773. (T). **Sunda Øerne. Rio Stræde. Forbudt Omraade.**
(B. a. Z. Nr. 205/2602. 's-Gravenhage 1938.)
Omraadet indenfor en Cirkel med Radius 300 m og Centrum paa 1° 01' 26" N. 104° 13' 20" E. er indtil videre forbudt for al Skibsfart.
2774. **Sunda Øerne. Molukske Øhav. Halmahera E.-Kyst. Kaoc Bugt. Palle.**
(B. a. Z. Nr. 205/2604. 's-Gravenhage 1938.)
En Palle med 1 m Vand er fundet paa 1° 02' 36" N. 127° 56' 55" E., N. for *Aké Selaka Island*. Pullen er ikke kendelig paa urent Vand.

2775. Sibirien. Askold Island. Fyr flyttet og forandret.

(N. t. M. Nr. 1942. London 1938.)

Askold Fyr paa *Cape Elagina* er flyttet c. 200 m i Retningen 43° til $42^\circ 43' 48''$ N. $132^\circ 20' 38''$ E. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 30^s . Flammens Højde: 113 m. Synsvidde: 20 Sm. Hvidt Taarn. Fyret er synligt i Pejlinger fra 264° til 134° .

2776. Sibirien. Uspeniya Bugt. Obrucheva Point. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1922. London 1938.)

Paa *Obrucheva Point* er paa $42^\circ 48' (30'')$ N. $133^\circ 31' (30'')$ E., 1,0 Sm $75\frac{1}{2}^\circ$ fra E.-Spidsen af *Yakimova Point*, tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 4^s . Rød Tremmeværksbaake.

2777. Sibirien. Syaukhu Bugt. Lystønder udlagt.

(N. t. M. Nr. 1943. London 1938.)

1. En Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s , er udlagt 0,205 Sm 12° fra *Orekhova Island* Fyr.

2. En Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3^s , er udlagt 0,355 Sm 33° fra *Orekhova Island* Fyr.

c. $42^\circ 54'$ N. $133^\circ 54'$ E.**2778. Sibirien. St. Olga Bugt. Ledefyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1914. London 1938.)

St. Olga Bugt Bagfyr paa c. $43^\circ 44'$ N. $135^\circ 15'$ E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink.

2779. W.-Australien. Esperance Bugt. Woody Island. Grund findes ikke.

(N. t. M. Nr. 1915. London 1938.)

5,5 m Grunden, der i Kortet er angivet at ligge paa c. $33^\circ 57'$ S. $122^\circ 02'$ E., 0,65 Sm 18 fra SE.-Spidsen af *Woody Island*, eksisterer ikke.

2780. W.-Australien. Fremantle Anduvning. Oplysning om Dybder.

(N. t. M. Nr. 1855. London 1938.)

1. Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra Kabelhuset, der er beliggende paa c. $32^\circ 01'$ S. $115^\circ 45'$ E.:

a. 8,5 m — 1,52 Sm 272° .	g. 11,3 m — 3,26 Sm 310° .
b. 10,4 m — 1,95 Sm 283° .	h. 11,0 m — 4,40 Sm 315° .
c. 8,2 m — 1,58 Sm 285° .	i. 10,1 m — 2,79 Sm 324° .
d. 8,5 m — 2,00 Sm 308° .	j. 9,1 m — 3,24 Sm 331° .
e. 9,1 m — 2,32 Sm 316° .	k. 11,0 m — 3,83 Sm 335° .
f. 10,1 m — 4,28 Sm 305° .	
2. a. 10,1 m — 5,63 Sm 320° .	b. 9,1 m — 5,10 Sm 321° .

2781. Australien N.-Kyst. Clarence Strait. Grunde.

(N. t. M. Nr. 1923. London 1938.)

Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *East Vernon Island* Fyr, der er beliggende paa c. $12^\circ 05'$ S. $131^\circ 06'$ E.:

a. 8,7 m (groft Sand, Grus) — 20,95 Sm $269\frac{1}{2}^\circ$.
b. 6,4 m — — — 18,79 Sm 275° .
c. 10,0 m — — — 18,81 Sm $280\frac{1}{2}^\circ$.
d. 5,0 m — — — 18,19 Sm 283° .

N.B. Grundt Vand under 11,0 m og en Gennemsnitsbredde af 0,1 Sm strækker sig fra (b) 0,6 Sm i Retningen 195° og 0,3 Sm i Retningen 325° og fra (d) 0,5 Sm i Retningen 126° og 0,5 Sm i Retningen 333° .

2782. Australien. Queensland. Gloucester Passage. Oplysning om Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 1902. London 1938.)
- a. Baaken 0,78 Sm 75° fra *Passage Island* Triangulationsmærke er permanent nedlagt.
- b. Den røde Stumptønde 0,31 Sm 286° fra det i (a) nævnte Triangulationsmærke er permanent inddraget.
- c. Den sorte Stumptønde 1,7 Sm 79° fra det i (a) nævnte Triangulationsmærke er permanent inddraget.
- d. En ny Baake er opført 1,14 Sm 60° fra det i (a) nævnte Triangulationsmærke.
Passage Island Triangulationsmærke: c. 20° 04' S. 148° 27' E.
2783. Tasmania N.-Kyst. Low Head N. Grunds Beliggenhed.
(N. t. M. Nr. 1903. London 1938.)
- Under Henviſning til E. f. S. Nr. 23/1774 1938 meddeles, at den deri omtalte 9,1 m Grund ligger c. 0,4 Sm W. for den tidligere opgivne Plads. Grunden er beliggende 2,5 Sm 4° fra *Low Head Fyr*:
c. 41° 01' S. 146° 49' E.
(E. f. S. Nr. 23/1774 1938.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korta eller
Bogs Nr.
- England:*
- R 622 Nigeria. — Bonny and New Calabar rivers.
- R 2794 Syria. — Saida.
- T Supplement No. 4 to Pacific Island Pilot, Vol. I.
- T Supplement No. 5 to Red Sea and Gulf of Aden Pilot.
- N 3788 Persian Gulf. — Approaches to Ras-at-Tannura.
Limits: — Lat. 26° 30' — 27° 19' N.
Long. 49° 33' — 51° 00' E.
- N 3789 Plans in the Persian Gulf. — Ras-at-Tannura anchorage. — Dhalaifain anchorage.
- R 5011 Explanation of signs and abbreviations.
- R 615 New Zealand. — George, Bligh and Milford sounds.
- R 1668 Mediterranean archipelago. — Port Kalloni.
- R 2406 Plans of ports in Haiti and Sto. Domingo.
- R 3205 South Shetlands and adjoining islands.
- Tyskland:*
- R D. 68 Wilhelmshaven, Hafnenplan.

Tillæg.

I. Østersøen.

2784. Østersøen. Femer Bælt. Hyllekrog SE. Vrag fjernet.
Vraget af Damperen „*Abava*“, der laa sunket paa c. 54° 32',5 N. 11° 39' E., c. 6 Sm SE. t. E. for *Hyllekrog Fyr*, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 37/2723 1937.)

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

2785. **Danmark. Sundet. København. Kapsejladsmærker inddraget.**
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 23/1735 1938 meddeles, at de deri nævnte 3 sorte Stager med Blikflag mærket „K. S. U.“ er inddraget.
Hvidøremærket: c. 55° 46' N. 12° 37' E.
 (E. f. S. Nr. 23/1735 1938.)
2786. (T). **Danmark. Sundet. Flinterenden. Opmaalingsvagere udlægges midlertidigt.**
 Fra den 28. September d. A. kan der forventes udlagt Opmaalingsvagere i *Flinterenden* paa Strækningen mellem Sømærkerne *Saltholm S.*, sort Spidstønde med 3 Balloner, paa 55° 34' 30" N. 12° 47' 42" E. og *Saltholm E.*, sort Spidstønde med 1 Ballon, paa 55° 36' 23" N. 12° 52' 04" E. Opmaalingsvagerne er sorte Stager med Flag og er Skibsfarten uvedkommende.
2787. (T). **Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**
 Ved Opmaalingen den 19. September d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,7 m i E.-Siden af Renden, 5,8 m i Midten af Renden og 5,0 m i W.-Siden af Renden.
 c. 54° 52' N. 12° 13¼' E.
 (E. f. S. Nr. 33/2465 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2788. **Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Lyngørleia. Nyfundne Båer.**
 (E. f. S. Plakat Nr. 1. Oslo 1938.)
 1. Tværs af *St. Teistholmen*, omtrent i Overretlinien mellem *Brenningsholmen* og *Tøkersfjell Fyr*, er paa c. 58° 38',₅ N. 9° 09',₆ E., 370 m 337½° fra *Lyngør Fyr* paa *Terneskjær*, fundet en Båe med 6 m Vand.
 2. En Båe med 7 m Vand er fundet 360 m 83° fra det i (1) nævnte *Lyngør Fyr*.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2789. **Nordsøen. Horns Rev NNW. Vrag.**
 (Telegram fra Tyborøn Lodsori.)
Norsk Motorskib Elven rapporteres at være sunket den 18. September d. A. Kl. 1000 c. 30 Sm NNW. for *Horns Rev*.
Horns Rev Fyrskib: c. 55° 34' N. 7° 20' E.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskab
„SKANDINAVIA“
Stiftet 1899
Aktiekapital 8 Millioner Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ- og TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

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

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	Stevedoring
Horsens Søren Andersen	Schultz
Kallundborg Jørgen Schultz	
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	Oldatevedore
København Holger Jørgensen	
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG»

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 806

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON»

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.
ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime»

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

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR. - ADR.
»BERGSMITHS»

NØRRESUNDBY

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

RANDERS

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1878
Aarhus

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

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND»

SKIVE

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

TELEFON
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTEN OG SUBSIDIERNE

Naar man overhovedet i disse hektiske Dage, hvor Alt drejer sig om selve Europas Skæbne, for et Øjeblik kan bortvende Tanken fra det Ragnarok, der truer og som ogsaa truer med at kuldkaaste alle Beregninger, alle Foreteelser i vor Tilværelse, er der intet, naar Talen er om Skibsfarten og dens Forhold, der falder mere i Øjnene end Spørgsmaalet om Subsidierna. Efter at Planen med Kompensations Poolen maa siges at være definitivt strandet gør der sig i England stærkere og stærkere Røster gældende — som andetsteds meddelt baade blandt Tilhængere og Modstandere af Pool-Planen — for Støtte til Skibsfarten. Subsidierspøgelset, som England ellers lykkeligt havde faaet manet i Jorden, dukker frem paany. I denne unægtelig højst ufuldkomne Verden, som vi skal leve i, lyder Kravene med stadig stærkere Enstemmighed: Subsidier til Englands Skibsfart.

For Danmark som for de andre nordiske Lande, der skal og vil hævde Friheden for Skibsfarten, Uafhængigheden af Statens Støtte og Statens deraf følgende Indgriben i Erhvervets Forhold, er dette et meget alvorligt *memento*, men selv nok saa drastiske Forholdsregler fra engelsk Side vil ikke rokke den nordiske Skibsfart i dens engang vedtagne Holdning.

Som Forholdene ligger i Øjeblikket er der desværre stor Sandsynlighed for, at Spørgsmaalet mister sin Aktualitetsværdi. Men skulde de truende Krigsskyer spredes og Fredens Problemer paany blive Genstand for Debat, melder det Spørgsmaal sig straks, om man fra dansk, norsk og svensk Side stadig kan konkurrere under Omstændigheder, som er Følgen af Englands Subsidiapolitik. Vi bliver nødt til at vende Spørgsmaalet indefter, fordi det er der, at Tampen først brænder. Dansk Skibsfart har i et Aars Tid kunnet regne med gode Tider, dansk Skibsfart har tilført Landet den saa eftertragtede fremmede Valuta. Danmark har gennem Skibsfartens usynlige Indtægter faaet Orden i sit eget Hus, økonomisk set. Det er først og fremmest takket være Skibsfarten. Det bør Myndighederne huske. Derfor kan man ikke slagte — ak desværre, Guldkalven er det jo ikke — men lad os sige den Malkeko, der hedder Skibsfarten, fordi det vil betyde, at man mister den Indtjeningskilde. Man bør fra de danske Myndigheders Side tage i Betragtning, hvad Skibsfarten betyder for Landet, og man bør ikke glemme, at der er affyret det ene Varselsskud efter det andet fra Erhvervets Side. Der er ingen, der tror, at Skibsfarten længere lever under Højkonjunktur. Men alligevel præsenteres den ene Regning efter den anden, og disse forskellige ganske uretfærdige Krav vil meget hurtigt være en saadan Tyngde paa Erhvervet, at det fra at være en Indtægtskilde for Landet vil blive et Erhverv, der — ligesom desværre saa mange andre — yder sit alvorlige Menneske-Kontingent til Arbejdsløsheden. Det er jo næppe det, man ønsker, men i saa Fald bør man tage Forholdene i Øje, som de er. Skibsfarten, som det mest internationale Erhverv, der findes, er i allerhøjeste Grad afhængig af Udviklingen rundt om i Verden, og det Skridt de engelske Redere nu har taget er en ny indirekte Byrde for danske Redere, fordi Konkurrencen derigennem bliver

yderligere forøget. Man kan jo dog ikke forlange det umulige af et lille Land som Danmarks Skibsfart. Den kan ikke baade indtjene Penge, fremmed Valuta til Landet, og samtidig beskattes paa en saadan Maade, at det resulterer i Arbejdsløshed for flere og flere indenfor Erhvervet. Det er saa ligetil, at man skulde synes et Barn kunde forstaa det; hvor meget lettere maa da ikke Myndighederne have ved at falde det.

KOMPENSATIONS POOLEN

Resultatet af Afstemningen bragte vi sidste Gang, Rog det ser ud til at dette Resultat bliver Planens Bane, for selvom man udtaler Ønsket om at vente til Rapporten fra »The Fact Finding Committee» kommer, taler Tallene deres tydelige Tale og de fleste har sikkert taget deres Standpunkt i Overensstemmelse hermed. Man kan ikke tænke sig, at nogen Komité paany forfra vil tage dette Problem op til Overvejelse, vende og dreje det. Imidlertid har Tramp Shipping og Administrative Committee udtalt, at en Afstemning paa et Resultat af 57 pCt. for Planen absolut ikke animerer til at gaa videre med Planen i Øjeblikket.

Ophavsmaendene til Planen, hvoriblandt London og Newcastle er særlig stærkt repræsenteret, viser sig at være for Størstepartens Vedkommende identiske med Tramp Shipping Administrative Committee, mens Oppositionen føres fra Glasgow og ogsaa staar i Forbindelse med en meget fremtrædende Reder i Cardiff. Kort og godt synes Opositionen at mene, at Planen vil være til større Fordel for udenlandske end for britiske Redere, og der vilde være Fare for at en større Mængde britisk end fremmed Tonnage blev lagt op. Det kritiseres ogsaa, at Planen vil støtte Redere, der intel formaade, mere end dem, der formaade noget, og at de vilde forøge Virkningen af Konkurrencen fra Cargo-Liner-Selskaberne.

Paa den anden Side, hævdede Planens Ophavsmand, at noget maa gøres for at forhindre en langvarig Tilbagevenden til en ny Depression og at der ikke er noget praktisk Alternativ til Planen, og ligeledes at Indvendinger er i høj Grad hypotetiske og det foreslaas, at man i det mindste skulde prøve Planen.

ENGELSK STATSFORSIKRING I KRIGSTILFÆLDE

De høje Forsikringspræmier for Krigsrisiko, har naturligvis vakt stærk Diskussion i England. I sidste Uge hed det, at man baade fra Skibsfarts- og Handels-Side havde protesteret mod disse høje Præmier, ja endog krævede Statens Bistand. »Saavel Købere som Afskibere stiller sig afventende. Lloyds har med sine høje Præmier bidraget til, at Samhandelen er gaaet omtrent helt i Staa.»

Den engelske Handelsminister har nu i et Brev til Lederen af en Deputation fra Londons Handelskammer og andre Sammenslutninger erklæret, at Regeringen i Tilfælde af, at England skulde blive inddraget i en større Krig, har til Hensigt straks at aabne et Forsikringskontor til Forsikring af Skibsladninger mod Krigsrisiko. Kontoret vil være aabent for Forsikringer paa Præmiebasis for alle Ladninger, der ikke ejes af Fjenden, og som efter Krigens Udbrud afskibes med britiske eller neutrale Skibe.

FRANSK STATSSTØTTE TIL TANKBAADE

Den franske Journal officiel Nr. 139 indeholder blandt Regeringen Daladiers 3die Afdeling af Lovdekreter for Ophjælpning af de økonomiske Forhold et Dekret, som forandrer Bestemmelserne om Statsstøtte til Tankbaade.

Den indledende Rapport til Republikens Præsident gør Rede for, at den Statsstøtte som i Følge Loven af 10. Januar 1925 er indført for Tankbaade, ikke er tilstrækkelig. Man har længe været opmærksom paa, at den franske Tankflaade ikke er konkurrencedygtig, og at navnlig dette under en Krig vilde medføre alvorlige Konsekvenser. Tankflaaden, hedder det, er alvorlig distanceret af en Række andre Lande, og et intenst og øjeblikkeligt Arbejde er nødvendigt for at raade Bod paa en Tilstand, som ikke maa fortsættes.

Artikel 1 bestemmer, at fra Dekretets Ikrafttræden skal den Afgift som ydes af Importørerne af Raapetroleum efter Artikel 7 af Loven af 10. Januar 1925 fordobles. Disse Ekstraindtægter tillagt Halvparten af Indbringelsen af den nuværende Afgift skal føres som Indtægt paa det almindelige Statsbudget. En tilsvarende Kredit skal bevilges af Staten til Nationalkontoret for flydende Brændselsmidler for at stilles til Disposition for Tankbaade efter de Bestemmelser, som følger i Dekretet. Artikel 2 bestemmer, at fra 1. Januar 1939 skal den Kredit, som er omhandlet i Artikel 1 paa de Betingelser som er omhandlet i Artikel 3 aarlig fordeles mellem Tankbaade som sejler under fransk Flag og er indført i Bureau Veritas.

Samtidig meddeles, at den franske Stat tegner 9 Millioner Fres. af Kapitalen i det franske Tankrederi »Société Française de Transport Pétrolière«, som har erhvervet 5 norske Tankbaade, nemlig »Høegh Ray«, som omdøbes til »Bourgogne«, »Argus« til »Languedoc«, »Marietta« til »Champagne«, »Actor« til »Lorraine« og desuden har Rederiet købt en Baad fra Brøvig.

INDUSTRIBERETNINGEN

Industriberetningen under Kontorchef Skades Redaktion foreligger nu omtrent samtidig med Del Statistiske Departements Produktionsstatistik.

Naar Industrien viser Fremgang for Aaret som Helhed, trods følelig Nedgang i en Række af Forbrugsvarerindustrierne samt de Industrier, der er knyttet til Byggeriet, skyldes dette for en meget stor Del Eksportindustrierne. Overfor en samlet Stigning i den indenlandske Produktions Værdi paa ca. 250 Millioner Kr., staar en Forøgelse i Eksporten af Industrivarer paa ca. 80 Millioner Kr. De vigtigste Aarsager til den gunstige Paavirkning af dansk Erhvervsliv udefra i 1937 var, at Erhvervsvirksomheden og Købekraften i Europa ikke gik væsentlig ned, samt at vor Industriproduktion ikke rummer ret mange af de Raavarer og Halvfabrikater, der var Genstand for Prisfald. Som Varegrupper, der med størst Beløb har bidraget til Industrieksportens Stigning, nævner Beretningen Olieindustrien med 21 Millioner Kr., Skibe med 11 Millioner Kr., Maskiner med 10 Millioner Kr. og Kød-konserver med 7 Millioner Kr. Stærkest procentvis Stigning er der for Skibe, Jerntraad, Elektromotorer, Metalbearbejdningsmaskiner, Køleanlæg og Kryolit etc.

DANMARKS HANDELSOMSÆTNING I 1937

Statistisk Departement har udsendt sit aarligt tilbagevendende Værk over Danmarks Handelsomsætning med Udlandet, denne Gang for 1937 med Oversigt over Import og Eksport i Mængde og Værdi, fordelt paa Handelsstatistikens ca. 2000 Varegrup-

per. I andre Tabeller er hver af disse Grupper delt efter Import- og Eksportland.

Bogen indledes med en længere Hovedoversigt, hvori Departementet gør Rede for Handelsomsætningen i det forløbne Aar og sammenfatter Værkets detaljerede Oplysninger i overskuelige Tabeller og foretager forskellige Beregninger med tilknyttede Bemærkninger vedrørende Forskydningerne i Omsætning. Priser m. v. i de senere Aar. — Herfra følgende:

	Samlet Import Mill. Kr.	Importen i pCt. af 1931	Samlet Eksport Mill. Kr.	Eksporten i pCt. af 1931	Netto- Import Mill. Kr.
1931	1465	100	1333	100	132
1932	1142	78	1137	85	5
1933	1266	86	1213	91	53
1934	1354	92	1234	93	120
1935	1330	91	1267	95	63
1936	1486	101	1380	104	106
1937	1702	116	1607	120	95

I 1937 er saavel Import som Eksport i Beløb steget meget betydeligt, hvilket dog for Importens Vedkommende helt og for Eksportens delvis skyldes Prisstigningen. Medens Beløbene nu ligger betydeligt over 1931-Tallene, omfatter Eksporten, som det nedenfor paavises, endnu mængdemæssigt kun ca. 84 pCt. og Eksporten ca. 94 pCt. af henholdsvis Import og Eksport i 1931.

I ovenstaaende Beløb er Transitvarerne medregnet paa saavel Import- som Eksportsiden, men i en særlig Oversigt er opgjort Værdien af saavel de Varer, der importeres med Reeksport for Øje, som selve den effektuerede Reeksport:

	Reeksporten Eksportværdi Mill. Kr.	Importen af Reeksport- varer Mill. Kr.	Differencen Reeksport- »Fortjeneste« Mill. Kr.	Reeksporten i pCt. af holo Eksporten
1929	96	79	17	5.6
1930	92	73	19	5.7
1931	73	55	18	5.5
1932	50	39	11	4.4
1933	50	41	9	4.1
1934	59	48	11	4.8
1935	54	43	11	4.3
1936	53	44	9	3.9
1937	65	53	12	4.1

Tallene viser, at Reeksporten, der dog (væsentlig paa Grund af Prisstigningen) viser en Stigning i 1937, er i Tilbagegang. Det har den været i en lang Aarrække, men Importreguleringen har givet vor Reeksport et yderligere Stød nedad. I yderste Række til højre ser man, at Reeksporten i Aarene umiddelbart før Importreguleringen beløb sig til 5—6 pCt. af den samlede Eksport, men siden da er den faldet til omkring 4 pCt.

Ovenfor er ogsaa opgjort Differencen mellem Reeksporten og de til Reeksport bestemte Importvarer, d. v. s. et Maal for »Fortjeneste« paa Reeksporten. Denne »Fortjeneste«, hvis Opgørelse dog er noget skønsmæssigt, og som naturligvis maa afholde Reeksport-Omkostningerne, viser, at Reeksport-Fortjeningen samtidig med, at den giver megen Beskæftigelse til Landet, ogsaa indbringer et smukt Valutaoverskud.

Reeksporten fordeler sig iøvrigt saaledes paa de vigtigste Lande:

Sverige	30.4	Mill. Kr.
Norge	12.0	- -
Finland	6.6	- -
Island	2.4	- -
Færøerne	1.5	- -
Storbritannien	2.2	- -
Tyskland	1.4	- -
Polen	1.3	- -
Lettland	1.2	- -
Andre Lande	6.0	- -

Ialt ... 65.0 Mill. Kr.

OPLÆGNINGERNE

I følge Dansk Dampskibsrederiforenings Opgørelse
Ivar der oplagt:

		Skibe	Tons dw.
1. Juni 1938.....		27	52,005
5. Juli —		35	70,279
2. August —		39	86,386
16. August —		44	93,257
1. September —		40	82,032
5. September —		41	83,745
12. September —		36	72,880
19. September —		33	62,470
I denne Uge er Tallet:		30	50,905

STORMAGTERNES FLAADER

I Forbindelse med de i Øjeblikket raadende alvorlige internationale Forhold kan det sikkert have sin Interesse at se paa, hvordan de enkelte Stormagters Flaadeforhold er.

Under Forhandlingerne omkring den nye amerikanske Flaadelov fremkom en Række Oplysninger af almindelig Art vedrørende de store Flaademagters Materiel og Nybygning, hvoraf en Række Tabeller gengives i bearbejdet Form til Belysning af de nævnte Magters relative Styrker, hvad angaar saavel samlet Tonnage som Antal m. v. indenfor Hovedkategorier af Skibstyper, samt Tendenser i Nybygningspolitik.

Land	Ialt færdig	u. Bygn. eller bevilget	projekteret (uoff.)
U. S. A.	15	2	2
England	15	5	5
Japan	10	—	4
Frankrig	6	3	2
Italien	4	4	—
Tyskland	3	5	—

Slagskibe: Status pr. Jan. 1938. Tabellen viser den kraftigt paabegyndte *Slagskibsnybygning*, der tenderer mod 30—50 pCt. Forøgelse i Antal for alle de nævnte Lande.

U. S. A.	3	3	—
England	6	5	—
Japan	5	1	4
Frankrig	1	2	—
Italien	—	—	—
Tyskland	—	2	—

Hangarskibe: Status pr. Jan. 1938. Tabellen viser den kraftige Udbygning af Hangarskibsmateriellet, navnlig i Japan og England, der tenderer mod 50 pCt. Forøgelse i Antal. Italiens totale Mangel paa Hangarskibe bemærkes. Standpunktet blev stærkt markeret af den italienske Understatssekretær for Marinen under Aarets Budgetdebat under Henvielse til, at det italienske Luftvaabens Aktionsradius dækkede hele Middelhavet fra Moderlandets og Koloniernes Luftbaser i Land.

Land	Ialt færdig	u. Bygn. eller bevilget
U. S. A.	17	1
England	15	—
Japan	12	—
Frankrig	7	—
Italien	7	—
Tyskland	—	3

Krydsere, svære (a): Status pr. Jan. 1938. Den gennemgaaende *Standsning* af Nybygning (indtil 1942) indenfor den svære Krydsertype, der er en Følge af Flaadeaftalerne 1936—37 mellem England, U. S. A., Frankrig, Tyskland (Italien) og Sovjet-Unionen bemærkes.

Land	Ialt færdig	u. Bygn. og færdige
U. S. A.	10	23
England	25	69
Japan	14	31
Frankrig	12	14
Italien	10	15
Tyskland	6	10

Krydsere, lette (b): Status pr. Jan. 1938. Tabellen viser den fortrinsvis *engelske* (amerikanske) fortsatte Udbygning af den lette Krydsertype.

U. S. A.	35	260
England	88	227
Japan	76	155
Frankrig	67	91
Italien	72	150
Tyskland	22	39

Jagere: Status pr. Jan. 1938. Tabellen viser U.S.A.'s relative *Svaghed* i Jagerstyrke, men tillige den kraftigt paabegyndte fortrinsvis amerikanske (engelske) Udbygning indenfor denne Kategori. Det bemærkes, at en betydelig Del af den *franske* Jagerstyrke p. Gr. af stor Enkeltskibstonnage (2,200—2,800 ts.) nærmest maa henregnes til Krydserstyrke. Tabellen viser endvidere Italiens betydelige Overvægt i Jagerstyrke overfor Frankrig.

U. S. A.	22	106
England	39	84
Japan	41	68
Frankrig	76	92
Italien	73	106
Tyskland	36	61

Undervandsbaade: Status pr. Jan. 1938. Tabellen viser Englands og Japans relative *Svaghed* i U-baadsstyrke.

SØMANDSLOVEN

Sømandsloven har været til Debat i Åbo paa de nordiske Navigatorkongressers Styrelsesmøde. Der er i de nordiske Lande nedsat en Komité til Revision af visse Dele af denne Lov. Der er udarbejdet et Fællesforslag af disse Komitéer med Henblik paa en eventuel Gennemførelse af Genève-Konventionernes Bestemmelser om Forhyringskontrakt og Hjensendelse af Søfolk samt Rederes Ansvar i Tilfælde af Søfolks Sygdom m. m., som er tilfattet de forskellige Landes Navigatørforeninger til Udtalelse. Man vedtog et enstyende Svar til de nævnte Komitéer i de forskellige nordiske Lande.

Da den nedsatte Komité imidlertid kun bestaar af Repræsentanter for Ministeriet, Rederne og Mandskabet, medens Officererne er udelukket, vedtog man paa Kongressen Ordlyden af en Protestskrivelse herimod. Denne Skrivelse er for Danmarks Vedkommende tilfattet Handelsministeriet underskrevet af Skibsførerforeningen og Styrmandsforeningens Repræsentanter.

At man i Genève, hvor man ikke kender Begrebet »Skibsofficer«, sammensætter Komitéer eller Principet Arbejdsgiver, Arbejder og Regeringsrepræsentant, bør ikke overføres til de nordiske Lande, hvor man hidtil har sammensat Komitéer, hvor der blev taget behørigt Hensyn til alle Parter, hedder det til Slut i denne Skrivelse.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havnepolitiet i fremmede Havne

Handelsministeriet meddeler:

Gennem Udenrigsministeriet har Handelsministeret fra The Colonial Secretary i Hongkong modtaget Underretning om, at Føeren af et dansk Koffardiskib, om Bord i hvilket der under Opholdet i Hongkong var indtruffet et Ulykkestilfælde, har nægtet at meddele den Politiofficer, hvem Undersøgelsen var overdraget, de til Sagens Opklaring fornødne Oplysninger under Henvisning til, at Skibet var dansk Territorium, og at en Henvendelse, som den skete, maatte ske gennem det stedlige danske Konsulat eller være bilagt med dettes skriftlige Bemyndigelse.

I den Anledning har den nævnte britiske Myndighed ved at henlede Opmærksomheden paa Indholdet af sec. 30 i den for Hongkong gældende »Merchant Shipping Act, 188« henstillet, at det ved de danske Myndigheders Foranstaltning indskræpes saavel den paagældende Skibsfører som Føerne af danske Skibe paa Østen i Almindelighed, at Havnepolitiet i Hongkong under Udøvelsen af sit Hverv er bemyndiget til at anstille Undersøgelser om Bord i ethvert Skib, der befinder sig i Koloniens Farvande, og derunder aføske Skibets Officerer og andre saadanne Forklaringer, som maatte skønnes fornødne for Undersøgelsens Formaal.

Ekstrakt-Afskrift.

HONGKONG.

The Merchant Shipping Ordinance, 1890, as amended up to 31st December 1923.

Powers of police

Boarding of vessels for police purposes.

30. (1) It shall be lawful for the Captain Superintendent or any officer of police not below the rank of inspector, and for the Harbour Master or Assistant Harbour Master, to enter at all times, with such constables as he may think necessary, as well by night as by day, into and upon every ship, boat, junk, or other vessel (not being or having the status of a ship of war) in the waters of the Colony, and into every part thereof, for the purpose of inspection, and of directing the conduct of any officer of police who may be stationed on board, and of inspecting and observing the conduct of all other persons who may be employed on board, in or about lading or unloading, as the case may be, and for the purpose of taking all such measures as may be necessary for providing against fire or other accidents and preserving peace and good order on board, and for the effectual prevention or detection of any felonies or misdemeanors.

Arrest on board of offender.

(2) It shall be lawful for the Captain Superintendent or other officer of police not below the rank of sergeant, having just cause to suspect that any felony or misdemeanor has been or is about to be committed in the waters of the Colony, to enter at all times, as well by night as by day, into and upon any ship, boat, junk, or other vessel (not being or having the status of a ship of war), and to take into custody all persons suspected of being concerned in such felony or misdemeanor, and to take charge of any property suspected of having been stolen or unlawfully obtained: Provided always that the powers conferred by this sub-section may in respect of steamships under sixty tons and of junks be exercised by any European police officer of whatever rank.

Authority to stop vessel.

(3) Where, under this section, authority is given to any officer to enter upon any ship, boat, junk or other vessel, such officer may require the master or person in charge to stop such ship, boat, junk, or other vessel to enable him to make such entry. Any master or person in charge who refuses or wilfully neglects to comply with such requirement shall be liable to a fine not exceeding two hundred dollars.

Sejladsen paa Næstved Havn

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udstedt Bekendtgørelse angaaende Sejladsen paa det uddybede Løb gennem Karrebæk Fjord m. m. til Næstved.

For al Sejlads gennem det afmærkede, ved Kunst uddybede Løb fra Havneområdet i Karrebæksmunde gennem Karrebæk Fjord og Kanalen over Ydernæshalvøen til Havneområdet i Næstved, der paa hele Strækningen er at betragte som snævert Farvand, gælder de i »Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand« anførte Bestemmelser med nedenstaaende Ændringer og Tilføjelser:

- Naar der er Strøm i Løbet, ændres Regelen i § 7 a derhen, at Skibe, der har modgaaende Strøm, skal vente.
- Skibe og Fartøjer, som ligger fortojet, og Pramme

og Flaader, hvad enten de ligger stille eller i Fart, skal af Damp- og Motorskibe passeres med særlig Agtpaagivenhed, om fornødent med stoppet Maskine. Samme Regel gælder ved Passage af Skibe og Fartøjer, der ligger stoppet op.

c) I Sejløbet og dettes Nærhed er det forbudt at udføre saadanne Arbejder, der kan medføre Fare for, at Sejløbet bliver forurenat af derved løsnede Materialer som Tang, Sand, Mudder o. l.

d) Bjergning af Skib eller Fartøj ved Hjælp af fremmede Bjergningsbaad eller Bugserbaad skal straks anmeldes til Havnefogden i Næstved, hvis Anvisninger skal følges.

e) Under Isforhold skal Føerne af Skibe og Fartøjer nøje rette sig efter de af Havnefogden i Næstved givne Instruktions for Sejladsen gennem Fjorden og Kanalen eller de særlige Bestemmelser, der maatte blive bekendtgjort i »Efterretninger for Søfarende«.

f) Det er forbudt at bade i Kanalen.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse indeholdte Bestemmelser straffes i Henhold til Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse med Bøde fra 5 Kr., for saa vidt Forholdet ikke efter den almindelige Lovgivning medfører højere Straf.

Endvidere følgende to Reglementer:

For Næstved Havn.

Sejladsen til Næstved Havn foregaar fra Havneområdet i Karrebæksmunde ad det uddybede Løb gennem Karrebæk Fjord og Kanalen gennem Ydernæshalvøen fra Stenbæksholm til Susaagaard.

For dette Sejløb gælder de i Bekendtgørelse af 7. September 1938 fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart anførte Bestemmelser.

Det til Havnen hørende Vandomraade er mod Sydvest begrænset af en Linie tværs over Kanalen fra den sydvestlige Grænse for De Forenede Papirfabrikkers Areal.

Havnen bestaar af en Række Bassiner, der i Retning fra Nordøst til Sydvest er følgende:

Gammel Havn,
Vestre Havnebassin,
Svægebassin,
Søndre Havnebassin samt
den saakaldte »Vandgaard«.

For det under Havnen hørende Omraade har Ministeriet under D. D. i Henhold til Lov af 30. Januar 1875 om Udfærdigelse af reglementariske Bestemmelser for Benyttelsen af Havne m. m. stadfæstet følgende Reglement.

For al Sejlads inden for Havnens Omraade gælder de i Bekendtgørelse Nr. 222 af 29. Juli 1927 (jfr. Bekendtgørelse Nr. 15 af 26. Januar 1934) angaaende særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand under §§ 2—12 og 14 anførte Bestemmelser med nedenstaaende Ændringer og Tilføjelser*):

Naar der er Strøm i Løbet ændres i § 7 a derhen, at Skibe, der har modgaaende Strøm, skal vente.

Sejlads med Baade og lignende i Susaatunnelen uden særlig Tilladelse er forbudt.

For Overtrædelse af Orden gælder det i Ministeriet for offentlige Arbejders Cirkulære af 19. November 1931 omhandlede »Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)«.

For Karrebæksmunde Havn.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af: Mod Øst: Linier fra det ved Kanalens Udmunding i Karrebæk Fjord beliggende »Lille Havnehoved« tværs over det gamle og det nye Sejløb.

Mod Vest: Havnens Ydermøler og en ret Linie mellem Molchovederne.

Havnen bestaar af følgende Bassiner (i Retning fra Øst til Vest): Den ca. 700 m lange Kanal og selve Havnebassin.

For det under Havnen hørende Omraade har Ministeriet under D. D. i Henhold til Lov af 30. Januar 1875 om Udfærdigelse af reglementariske Bestemmelser for Benyttelsen af Havne m. m. stadfæstet følgende Reglement:

For al Sejlads inden for Havnens Omraade gælder de i Bekendtgørelse Nr. 222 af 29. Juli 1927 (jfr. Bekendtgørelse Nr. 15 af 26. Januar 1934) angaaende særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand under §§ 2—12 og 14 anførte Bestemmelser med nedenstaaende Ændringer og Tilføjelser:

Naar der er Strøm i Løbet, ændres Reglen i § 7 a derhen, at Skibe, der har modgaaende Strøm, skal vente.

Bestemmelsen i § 12 a om, at der kun maa benyttes saa megen Fart, som er nødvendig af Hensyn til Skibenes sikre Navigering, indskræpes særligt.

For Passage gennem den over Kanalen førende Bro gælder de i det af Ministeriet for offentlige Arbejder under 8. Januar 1937 udfærdigede Reglement.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Udsigterne for en Afspænding af den storpolitiske Situation er, da dette skrives, om muligt endnu mørkere, end da vor sidste Fragtberetning gik i Trykken, og den Usikkerhed, der har hersket i den forløbne Uge om Spørgsmaalet Krig eller Fred, har naturligvis haft en dybtgaaende Indvirkning paa Fragtmarkedet, som praktisk talt for Størstedelen af de ledende Farters Vedkommende har ligget helt stille.

Paa River Plate Markedet sluttedes tidlig i Ugen de sidste 2 frie Baade, og Tramp Shipping Committee har derfor frigivet de Baade, der var udlossede i River Plate senest 31. Aug. Der er en begrænset Efterspørgsel efter Tonnage, hovedsagelig handy size, til U.K. paa Basis af Minimalraterne, ligesom der stadig noteres enkelte Ordre til Destinationer uden for Minimalraterangen, saasom Rosario/New York eller Montreal, \$4.40/\$4.50 paa berth terms, prompt Lastning.

Montreal Markedet var en Overgang ret livligt, og op imod en Snes store Dampere sluttedes paa Basis af Minimalraten til U.K. Størstedelen af disse Baade loges af et Firma, som vides at arbejde i meget nær Kontakt med den engelske Regering. Der er stadig nogen Efterspørgsel paa dette Marked for Oktober Lastning, ligesom mellemstor Tonnage kan placeres til Skandinavien for prompt Lastning til omkring 17 Cents.

For de øvrige Kornmarkeders Vedkommende skal nævnes, at 3/4 Baade er sluttede for Majs fra Sydafrika til UK. til 17/- Basis Cape Town Lastning. Australien har derimod slet ingen Interesse vist for Tonnage.

For Overholdelse af Orden gælder det i Ministeriet for offentlige Arbejders Cirkulære af 19. November 1931 omhandlede »Standardreglement for Overholdelse af Orden m. m. i (ved) danske Havne (Broer)« med følgende Tilføjele:

Det er forbudt uden særlig Tilladelse at henlægge Fartøjer noget Sted i Kanalen og ved Havneværkerne der.

Nærværende Reglement træder i Kraft den 1. Oktober 1938. Samtidig ophæves det af Ministeriet for offentlige Arbejder under 12. Oktober 1916 stadfæstede Reglement for Overholdelse af Orden i Karrebæksminde Havn og Sejløbene til samme med senere Ændringer af 15. Oktober 1924.

Rater

Efter at Forholdene vedrørende Besejlingen af Næstved nu er afklarede, har »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe's Bestyrelse vedtaget følgende, som straks træder i Kraft:

Bortset fra ovennævnte Forretninger har de oversøiske Markeder været meget stille. Enkelte Baade er sluttede med Scrap Jern fra U. S. Atlantic til Japan til Rater, der ligger omkring \$4:- paa sædvanlig fio. Basis, hvilket kan gentages, men Rederne er nu paa dette, som paa en lang Række andre Markeder, meget reserverede.

Fra Pacific Kysten har der været gjort enkelte Forretninger til UK. til Rater omkring 24/-, fio., og der er stadig god Efterspørgsel, men ogsaa her holder Rederne sig nu tilbage.

Østens Markeder har været uden Forretning, idet Krigsassurance-spørgsmaalet stiller sig hindrende i Vejen. Raten ligger nominelt omkring 30/- for saavel Soyabønner som for Ris fra Saigon.

Fra Karachi sluttedes en enkelt Baad til 26/- til UK. eller Rotterdam, hvilken kan gentages, men Rederne er ikke længere villige til at acceptere denne Rate.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene uforandrede. Kul Wales eller ECCP./Lower Plate sluttes stadig til 12/6d., hvorimod Raterne i Kulfarten til Danmark og Østersøen ligger noget fastere. Der kan opnaas omkring 5/- for 3,000 Tonnere Østkyst/god dansk Havn med hurtig Losning.

I Østersø og Hvidehavs Trælastfarten mærkes en noget større Efterspørgsel og enkelte Laster har maattet betale noget over de nylig reducerede Minimalrater.

Timechartermarkedet har været meget roligt. I Vestindia Traden er det praktisk talt ugørligt at slutte en Baad.

Raten til Næstved og Karrebæksminde = Karrebæksminderaten + Kr. 1,60 pr. Ton indladt eller udlosset Gods (Kanalafgift), forudsat Skibet ikke i Certeparti (Konnossement) udtrykkeligt er skrevet fri for denne Afgift.

Ved Befragtning fra Udlandet bør det erindres, og foruden Forbehold tages ved Afslutning til »god dansk Havn«.

De interesserede Mæglere i Memel, Danzig, Gdynia, Stettin, Lübeck, Kiel og Flensborg underrettes, men Skibsførerne man selv overvaage, at de altid er dækket mod den ubehagelige Overraskelse at faa forlangt Kr. 1,50 pr. Ton i Afgift i Næstved.

Selve Afgiften er Kr. 1,50, men man har anset det for rimeligt at sætte Tilløbet til de danske Rater til Kr. 1,60, da Kurtage ogsaa beregnes af Afgiften.

Ifølge Overenskomsten med Papirfabrikerne bortfalder af Kanalafgift fuldstændigt for Skibe under 150 Tons Brutto.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ulovlig Strejke paa Aarhus Havn

I Lørdags udbød en Strejke paa Aarhus Havn. 50 à 60 Mand, som lossede Bomuldsfrøkager fra den græske Dampner »Flora Nomikus«, nedlagde Arbejdet, fordi Ladningsmodtageren, Korn- og Foderstof-Kompagniet, nægtede at opfylde et Krav om en 25 pct.s Forhøjelse af Akkordbetalingen. Der blev to Gange holdt Appel paa Stillepladsen for at faa ny Folk, men ingen meldte sig. Havnearbejdernes Fagforening forsøgte forgæves at faa Folkene til at gaa i Arbejde, og da dette mislykkedes, besluttede Ladningsmodtageren at opfylde Arbejdernes Krav under Protest og at indmelde Konflikten for den faste Voldgiftsret. Derefter genoptoges Arbejdet om Eftermiddagen.

Ladningsmodtageren stiller Krav om, at Arbejderne yder en Erstatning paa ca. 3000 Kr., nemlig dels den uberegtiget oppebaarne Forhøjelse af Akkordbetalingen, dels Erstatning for Tab under Liggetiden.

Svendborg Havn

Svendborg Havneudvalg har forelagt Havnens Regnskab for det sidst afsluttede Regnskabsaar i det ordinære Byraadmøde. Der er et Overskud paa 36,467 Kr.

De vigtigste Indtægtsposter er Renter 21,149 Kr., Havne- og Bropenge 259,330 Kr. og Pladsleje 58,929 Kr. De samlede Indtægter androg 345,272 Kr. Af Driftsudgifterne androg Renter 31,675 Kr., Afdrag 75,498 Kr., Lønninger 36,611 Kr., Oprensingsarbejder 19,569 Kr. Ialt var Udgifterne 310,533 Kr., og der er altsaa et Overskud paa 34,739 Kr.

Status udviser Aktiver 2,641,974 Kr., Passiver 643,389 Kr., altsaa en Formue paa 1,998,584 Kr. Havnens Laan andrager 630,000 Kr. Kapitalregnskabet viser en Beholdning paa 366,254 Kr., en Fremgang paa 14,315 Kr.

Aaret karakteriseres som et godt Aar, idet der ganske vist har været en mindre Nedgang i Havnenfgifterne, men dette skyldes de nedsatte Takster. Vareomsætningen og Trafiken paa Havnen er opretholdt. Overskudet er omtrent som budgetteret.

»Kong Haakon« solgt til Estland

Det Forenede Dampskibs-Selskab har solgt Damperen »Kong Haakon« til Firmaet Pärnu Laeva A/S, Pärnu (Pernau Dampskibsselskab), som har til Hensigt at modernisere Skibet og derefter anvende det i Farten paa Reval—Stockholm.

Køberne vil antagelig overlage Skibet i Slutningen af denne Uge og straks afsejle med det til Reval. »Kong Haakon« blev bygget i 1906 hos Burmeister & Wain til Farten Stettin—København—Oslo. Sidste Sommer, efter at Motorskibet »Kronprins Olav« var indsat i Ruten København—Oslo, blev »Kong Haakon« i Sommerferien benyttet i Ruten København—Frederikshavn, men her er det, som allerede meddelt af Det Forenede Dampskibs-Selskab, til Sommer Hensigten at anvende Damperen »Aarhus«, efter at denne i Aarhus-Ruten er afløst af det nybyggede Motorskib.

Repræsentanter for det estniske Rederi har i nogle Dage opholdt sig her i København, og Salget er afsluttet med Kaptajn B. von Gebhardt.

Det Østasiatiske Kompagni og Plantage Selskab

Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni afholdt forleden ordinær Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Bülow. Bestyrelsens Formand, Forpagter Sonne, henviste til den tidligere offentliggjorte Aarsberetning.

I Henhold til det udsendte Regnskab blev Aarets samlede Driftsoverskud 3,017,000 Kr. Og ved Administrationsudgifter i vanligt Omfang, Hensættelse af 600,000 Kr. til Skatter, Henlæggelse af 2 Gange 250,000 Kr. til henholdsvis Lovmæssig Reservefond og Ekstra-Reservefond, 40,000 Kr. til Bestyrelsesantitæmie samt 1,8 Mill. Kr. eller 12 pCt. Udbytte til Aktionærerne, bliver der at overføre til næste Aar 3,207,000 Kr.

Generalforsamlingen gav Decharge for Regnskabet og vedtog Udbyttets Fordeling. Som Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes Konsul S. Gad og Hofjægermester L. de Richelieu og nyvalgte Direktør i Østasiatisk Kompagni C. C. Hansen.

Formanden, Forpagter Sonne, ønskede at nedlægge sit Mandat paa Grund af Alder, og Direktør C. C. Hansen bragte ham paa Østasiatisk Kompagnis Vegne en Tak.

I Forpagter Sonnes Sted nyvalgtes fhv. Statsminister Godsejer Madsen-Mygdal til Bestyrelsen.

Den tysk-polske Samhandel

Den nye tysk-polske Handelsaftale, der traadte i Kraft den 1. September, fortsætter Linien med yderligere Udvidelse af Samhandelen. Medens den sidste tysk-polske Overenskomst forudsatte et gensidigt Varebytte paa 176 Mill. Zloty, idet man dels har inkluderet den tidligere polsk-østrigske Kvota paa 58 Mill. Zloty, dels har forhøjet Samhandelen med 26 Mill. Zloty.

For den tidligere polske Kuleeksport til Østrig er der sørget derved, at Polen nu kan levere Tyskland det samme Kvantum paa 800,000 Tons Kul, som man i 1937 eksporterede til Østrig. For Polen indebærer dette den Fordel, at Kulleverancer for Fremtiden kan overtages franko den tysk-polske Grænse, medens de polske Kulsendinger til Østrig tidligere maatte forsendes gennem Tsekoslovakiet.

Paa den anden Side er Polen gaaet ind paa Opfyldelsen af en Række tyske Ønsker. De polske Toldbegünstigelser omfatter nu 286 Positioner imod tidligere 70 Positioner. Derimod er den tidligere Eksport fra Østrig af Raastoffer til Polen blevet begrænset, idet Tyskland selv skal bruge disse. Endelig bemærkes, at Tyskland vil aftage flere polske Industrivarer.

Søsætning

Burmeister & Wains Nybygning Nr. 638 blev i Torsdags sat i Vandet fra Skibsværftet paa Refshaleøen.

Skibet bygges til Compagnie Générale d'Armements Maritimes, Paris, og er konstrueret til Transport af Frugt i isolerede og luftkølede Lastrum.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

Længde 315'—0", Bredder 45'—0", Sidehøjde til Øverste Dæk 28'—10", Dødvægten bliver paa ca. 2250 Tons. og Farten ca. 15½ Knob i Søen.

Skibet bygges til Bureau Veritas højeste Klasse, og det fremdrives af en Hoved-Dieselmotor, af B. & W. enkeltvirkende, to-taks Trunktype, udviklende ved normal Fart ca. 3700 IHK. ved ca. 160 Omdrejninger pr. Minut.

Skibet blev døbt af den franske Vice-Konsuls Frue. Madame J. le Forestier, og det fik i Daaben Navnet »Maurienne«.

Det nordiske økonomiske Samarbejde

Delegationerne for nordisk økonomisk Samarbejde traadte Torsdag Formiddag sammen i Stadshuset i Stockholm. Ca. 25 Medlemmer af Delegationen var til Stede. Forhandlingerne, som ledes af Generaldirektør Anders Ørne, varede til og med Lørdag.

»Abava« bjerget

Damperen »Abava«, der efter en Kollision blev sat paa Grund paa Rødsand, er nu bjerget efter en Uges Arbejde. Svitzer har haft Bjergningsdamperne »Svava« og »Ægir« samt Pontonerne »Odin« og »Thor« paa Strandingsstedet,

og det lykkedes at faa »Abava« hævet. Fra Rødsand blev Havaristen bugseret til Abluen, hvor Tætningsarbejdet skal foretages. Damperen har stadig sin Kokslast ombord. Efter at være tætnet skal »Abava« antagelig til Svendborg Skibsværft for Reparation.

Korn-Afgifterne

Ministeriet for Landbrug og Fiskeri meddeler: I Medfør af Lov af 22. December 1937 om en Kornordning har Ministeriet for Landbrug og Fiskeri fastsat følgende Afgifter ved Indførsel af Korn gældende fra og med den 24. d. M.: Rug 3 Kr. 05 Øre, Hvede 3 Kr. 35 Øre, Byg 3 Kr. 15 Øre, Havre 2 Kr. 55 Øre, Blandsæd af Byg og Havre 2 Kr. 35 Øre, Majs 75 Øre, alt pr. 100 kg.

Det er 25 Øre højere for Rug, 55 Øre højere for Hvede, 90 Øre højere for Havre og 45 Øre højere for Blandsæd.

Ny Lanterneføring for Sejlskibe?

Blandt de Emner, der var til Behandling paa de Nordiske Navigatorkongressers Bestyrelsesmøde i Åbo i August Maaned, var ogsaa Spørgsmaalet om Sejlskibenes Lanterneføring. Emnet har sin Baggrund i de senere Aars Ulykker, der formentlig staar i Forbindelse med, at moderne, hurtiggaaende, maskindrevne Skibe ikke er vant til at se Skibe uden Topplanter og ikke faar Tid til at opfatte Sejlskibenes — undertiden maaske noget svage — Sidelanterer før i sidste Øjeblik — man behøver kun fra de sidste Aar at minde om Paasejlingen af »Lingard« og »C. B. Pedersen«.

Navigationskongressens Bestyrelse enedes om at henstille til de enkelte Organisationer at lage Sagen op med deres Landes Myndigheder.

Grundstødning

»Norden«s Motorskib »Nordpol«, der er paa Rejse fra Calcutta til Philippinerne, er forleden Aften grundstød tæl ud for Havnen Zebu paa Philippinerne. Skibet er fuldstændig tæl, og der er ingen Fare for Besætningen. Man rekvirerede Lægterassistance til Losning af Kullasten for derved at faa Skibet af Grunden.

»Nordpol« er 4000 Tons (8300 Tons d.w.) og er bygget i 1926 ved Burmeister & Wain.

Odense Havn

Odense Havn har udsendt Regnskab og Beretning om Arbejdet i og ved Havnen, udarbejdet af Havneingeniør H. Fischer Hansen. Det fremgaar heraf, at der i Aaret 1937—38 til Odense Havn er indkommet 2,832 Skibe paa tilsammen 544,201 Netto Reg. Tons. Det er ca. 16,000 Tons mere end Aaret forud. Af disse Skibe var 2,167 danske, og 28 var over 3,000 Brutto Tons. Største Skib var Det Forenede Dampskibs-Selskabs Motorskib »Arizona«.

Den samlede Varetrafik har været ca. 819,500 Vægttons, hvoraf Importen har udgjort ca. 712,800 Tons (ca. 87 pCt.) og Eksporten ca. 106,700 Tons (ca. 13 pCt.). I Sammenligning med forrige Aar, der var det hidtil største, har der i 1937—38 været en Nedgang i Trafikken paa ca. 9,000 Tons (eller ca. 1.3 pCt.), idet Importen er gaaet ca. 27,800 Tons ned, medens Eksporten er steget med ca. 18,200 Tons.

Skibs- og Vareafgifter har ialt udgjort 1,220,643 Kr. mod 1,273,084 Kr. forrige Aar, altsaa en Nedgang paa ca. 53,000 Kr. Ca. en Fjerdedel af denne Nedgang skyldes Nedsættelsen i Havne- og Brotraksten pr. 1. April 1937, medens Resten hidrører fra Nedgangen i Trafikken. Af Skibs- og Vareafgiften udgjorde Skibsafgiften alene 303,160 Kr. 87 Øre (ca. 24.8 pCt.) og Vareafgiften 917,482 Kr. 22 Øre (ca. 75.2 pCt.).

Trods den nævnte Nedgang i Varetrafikken paa ca. 1.3 pCt. maa det forløbne Regnskabsaar efter Omstændighederne betegnes som et godt Aar for Odense Havn.

Tisvildeleje Havn

I forrige Maaned gæstede Statsminister Stauning og Trafikminister Fisker Tisvildeleje. Trafikministeren henstillede, at man fik udarbejdet et mindre Havneprojekt end det foreliggende paa 1 Mill. Kr., og hvis Fiskerne, der har rejst Spørgsmaalet, Kommunen og Amtet først gik ind paa at yde Tilskud til Havnen, vilde man stille sig velvilligt fra Ministeriets Side. Ingeniørfirmaet Stürup & Prosch-Jensen, København, har nu udarbejdet et nyt Forslag paa 700,000 Kr., der om nødvendigt kan reduceres med 100,000 Kr. Projektet vil blive forelagt de interesserede Parter.

Den dansk-italienske Vareudvekslings og Clearing-Aftale

Da man staar overfor Spørgsmaalet om en Forlængelse af den dansk-italienske Vareudvekslings- og Clearingaftale, har Grosserer-Societetets Komité anmodet interesserede Brancheforeninger om at meddele Komiteen, hvilke Kontingenter de maatte ønske henholdsvis for Import af ita-

lienske Varer til Danmark og Eksport af danske Varer til Italien for Kalenderaaret 1939. Samtidig med Opgivelse af Eksportønsker skal, saafremt det er muligt, gives Oplysninger om, i hvilket Omfang Eksport-Kontingentet for 1938 er blevet benyttet.

Frihavn paa Malorca

Francos Finansminister har bestemt, at der skal oprettes en Frihavn i Palma paa Malorca.

Stranding og Selvmord

Den tyske Dampner »Reinbek« af Hamborg strandede forleden paa Hallerevet ved Samsø. Svitizers »Ægir« kom hurtigt til Assistance. Ogsaa Svitizers Dampner »Garm« i Frederikshavn blev tilkaldt, og kort efter blev Skibet taget af Grundten.

En Tragedie i Forbindelse med Uheldet var det, at 2den Styrmanden, som havde Vagten, skød sig efter Grundstødningen.

Krigsrisiko-Præmierne ændret

Fælleskomitéen af engelske Assurandører og Lloyds meddeler, at Krigsrisikopræmierne er revideret. Der noteres ingen Præmie for Transport til og fra Czekoslovakiet, Polen og Ungarn, idet det overlades Assurandørerne selv at fastsætte disse.

Raten for Lufttransport af Guld etc. fra England til Frankrig, Holland og Belgien ændres ikke. Til Rusland og Balkan fastsættes den til 2 Procent.

Forsøg paa at hæve »Hercules«

MT. »Hercules«, der for kort Tid siden blev sejlet ned af nogle russiske Bugserbaade i Lollandsbæltet, ligger sunket 5 Sømil Nordvest for Fehmern.

Det er Meningen, at der skal gøres et Forsøg paa at hæve Skibet ved Hjælp af Svitizers Pontoner »Odin« og »Thor«, som efter Bjergningen af den lettiske Dampner »Abava«, ligger ved Lollands Sydkiyst. Efter at »Svava« i Lørdags har aflæret »Abava« i Svendborg, er det Planen, at den skal ned for at se paa »Hercules«.

Sveriges Udenrigshandel

Sveriges samlede Import havde for Maanederne Januar-August i Aar en Værdi paa 1302 Mill. Kr. mod i Fjor 1355 Mill. Kr. Men mens vor Eksportværdi er steget, viser den svenske Oversigt en Nedgang fra i Fjor ca. 1218 Mill. sv. Kr. til i Aar ca. 1184 Mill. Kr. Nedgangen i den svenske Eksportværdi falder navnlig paa den svenske Træindustri Produkter, Træløst og Træmasse, hvor der er en værdimæssig Nedgang paa henvend 100 Mill. Kr. for de 8 Maaneder. Aarsagen dertil er baade vigende Priser paa begge de to Omraader og nedadgaende Eksportmængde. Ogsaa for Eksporten af Erts, Jern, Staal og lignende er der i Aar betydelig Nedgang, baade værdimæssigt og mængdemæssigt, — at der samtidig viser sig en lille Stigning for den svenske Smørekseport, udlignes af en Nedgang i Eksporten af Bacon og Æg. For Sveriges Import falder Nedgangen navnlig paa Korn, paa forskellige Metaller osv. — maaske bør det samtidig i Forbigaaende nævnes, at Sveriges Eksport af Vaaben og Ammunition, trods Rustningerne næsten overalt i Verden, viser adskillig Nedgang, fra i Fjor 22,4 til i Aar 16,2 Mill. Kr.

»Kong Albert-Kanalen«

Vi har omtalt »Kong Albert-Kanalen«, der gaar fra Liège til Antwerpen, og denne Vandvej faar i Virkeligheden Betydning for hele Belgien, idet den ogsaa skaber en Forbindelse mellem Schelde og Maas. Med denne Kanal vil der indtræde en formelig Revolution i Belgiens Samferdselsemidler, og Liège, der hidtil har været et af Knudepunkterne i Jernbanetrafikken, kommer i Fremtiden til at indtage en lignende Stilling for Flodfarten.

Arbejdet har staaet paa i 10 Aar, og Omkostningerne vil løbe op til henvend 2 Milliarder Francs, men ved den øgede Trafik og ved Forbedringen af Færdsels-Mulighederne regner man i Belgien med, at Værket nok skal betale sig paa langt Sigt. Kanalen bliver saa dyb, at den kan tage Skibe paa mindst 2000 Tons.

Til Indvielsen af Kanalen bliver der knyttet en Række store Festligheder, og et storstilet Led i disse bliver en international vandteknisk Udstilling i Liège, omfattende Skibsfart, Skibsbyggeri, Fiskeri o. s. v.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

27.9.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	475,00	AMSTERDAM.....	252,75
BERLIN.....	187,05	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	12,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	80,35	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	106,20	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,15	WARSAWA.....	89,70

»Queen Elizabeth«

Ved Stabelafsløbningen i Tirsdags paa Clyde af Verdens største Skib, »Queen Elisabeth«, overbragte Dronningen et Budskab fra Kongen sammen med en dyb Beklagelse af, at han i sidste Øjeblik har set sig nødsaget til at aflyse sin Rejse til Glasgow. Kongen heder det britiske Folk være ved godt Mod til Trods for de mørke Skyer, som hænger over det og over hele Verden. Kongen ved godt, at Folket, saaledes som det altid har gjort i kritiske Tider, vil bevare Hovedet koldt og Hjertet varmt. Idet Dronningen dernæst omtalte Clyde-Floden som den britiske Handelsflaades Vugge, tilføjede hun: Det er derfor kun i sin Orden, at der herfra kommer Storbritanniens største Bedrift paa dette Omraade, nemlig det største af de Skibe, der pløjer Atlanterhavet som Skytterne i en kæmpemæssig Vævestol, der knytter Venskab og Forstaaelse mellem det engelske og det amerikanske Folk. Det er ligeledes ganske paa sin Plads, at det stolteste Skib, som nogensinde er blevet bygget i Storbritannien, vies denne Tjeneste.

Jeg er glad ved at tænke paa, at vore to Nationer her ved knyttes endnu fastere sammen end nogensinde før gennem fælles Frihedstraditioner og fælles Tro. Et Skibs Søsætning er ligesom Begyndelsen til alle store, menneskelige Foretagender en Troens og Tillidens Handling. Vi kan ikke forudsige Fremtiden, tilføjede Dronningen, men idet vi forbereder os til den, viser vi vor Tillid til det guddommelige Forsyn og til os selv.

I dette Haab og med Bønner i vore Hjerter sender vi dette stolte Skib ud paa dets Mission.

»Nippon«s Forlis

Om det svenske Motorskib »Nippon«s Forlis efter Kollisionen i Kanalen er der afgivet Indberetning, efter at der har været afgivet Søforklaring i det svenske Konsulat i Rotterdam. »Nippon« kom som meddelt ude fra Østen, og var paa Vej fra Antwerpen til Rotterdam, hvorfra Skibet skulde videre til København med 3—4000 Tons af Ladingen.

Positionslisten

Af Hensyn til den alvorlige internationale Situation, beklager vi ikke at kunne bringe Positionslisten i dette Nummer.

PERSONALIA

Udnævnelser

Direktør i D. F. D. S. I. A. *Korbing* er udnævnt til Kommandør af Dannebrog.

Skibsreder *R. A. Robbert*, den korresponderende Reder for Dansk Norsk Dampskibsselskab og gennem en Aarrække Medlem af Bestyrelsen for The Baltic and International Maritime Conference samt Formand for dennes Executivkomité og Documentary Council, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Tidligere Skibsfører ved Stationen Thule, Kaptain *P. M. Pedersen* er udnævnt til Ridder af Dannebrog. Fhv. Forretningsfører for Marineforeningen *J. S. Christiansen* er tildelt Fortjenstmedaillen i Sølv.

Dødsfald

Købmand *Fridolph Christensen*, Svaneke, er død 62 Aar gammel. Han var en usædvanlig initiativrig Mand, i adskillige Aar Byrådsmedlem og Medlem af Havneudvalget, af Sparekassens Tilsynsraad og af Østbornholmske Dampskibsselskabs Bestyrelse.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

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)

HAMMERENSGADE 6 · KØBENHAVN K · TLF.: C. 7809


**Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter**

InJehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon : 9246Telegramadr. :
MONTANAKUL**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH»

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmild"
Amaliegade 38**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Brug **Holzappel's
International
Skibsfarver**til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon **5601**. København S.
Amager **1483**.

TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.

GRUNDLA GT 1848

TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR. I
AMIANTE**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CADENIUS & GRAHN A/BSKIBSMÆGLERE
SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA — Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 28. September 1938.

Nr. 39.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tognos paa alle hgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øro
aarlig. Enkelte Numre saas for 10 Øro 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 Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Sæen.

I. Østersøen.

2790. Sverige. Gotland N.-Kyst. Oplysning om Undervandshindringer.

(U. f. s. Nr. 38/2629. Stockholm 1938.)

Efter en i Sommeren 1938 foretagen Opmaaling af et Omraade mellem Breddeparallellerne $50^{\circ} 14' N.$ og $58^{\circ} 06' N.$ samt Meridianerne $18^{\circ} 31' E.$ og $18^{\circ} 46' E.$, N. og NW. for *Gotland*, er det paavist, at de tidligere rapporterede Undervandshindringer ikke udgøres af Grunde. En Banke med en mindste Dybde af 35 m Vand blev fundet paa c. $58^{\circ} 12'_{,5} N.$ $18^{\circ} 29'_{,0} E.$, d. v. s. W. for det ovennævnte Omraade, hvor mindste fundne Dybde var 70 m.

(E. f. S. Nr. 37/2887 1937. Kort Nr. 268.)

2791. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Södra Kvarken. Understen Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 38/2674. Stockholm 1938.)

Radiofyret ved *Understen Fyr* paa c. $10^{\circ} 17' N.$ $18^{\circ} 55' E.$ er for Tiden ude af Virksomhed.

2792. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Stora Högsjär. Løb uddybet.

(U. f. s. Nr. 26/715. Helsingfors 1938.)

Det i SW.-lig Retning gaaende Løb fra *Stora Högsjär* overet med *Kopparfurskär* til *Norrgrynnan övre* overet med *Norrgrynnan nedre* er uddybet til 7 m ved Middelvandstand. *Stora Högsjär—Kopparfurskär*: c. $63^{\circ} 08' N.$ $21^{\circ} 26' E.$ *Norrgrynnan övre* og *nedre*: c. $63^{\circ} 06' N.$ $21^{\circ} 18' E.$

2793. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 26/716. Helsingfors 1938.)

Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa $63^{\circ} 06' 38'' N.$ $21^{\circ} 09' 12'' E.$ er flyttet til $63^{\circ} 06' 43'' N.$ $21^{\circ} 09' 48'' E.$

2794. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Nagelprick Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 26/717. Helsingfors 1938.)

Nagelprick Fyr paa c. $63^{\circ} 06' N.$ $21^{\circ} 26' E.$ er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,3^s, Mærke 0,7^s. Fyret lyser nu, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Hvidt i Pejll. fra c. 270° til c. 90°. | 4. Rødt i Pejll. fra c. 113° til c. 135°. |
| 2. Grønt i — - c. 90° - c. 102°. | 5. Hvidt i — - c. 135° - c. 180°. |
| 3. Hvidt i — - c. 102° - c. 113°. | |
- Iøvrigt uforandret.

2795. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Fästorna. Baako forandret.

(U. f. s. Nr. 26/722. Helsingfors 1938.)
Fästorna Baake paa 59° 51' 22" N. 20° 20' 38" E. er forandret og bestaar nu af et rødmalet, firkantet, pyramideformet Taarn med spidst Tag, hvorpaa er anbragt en Stang med en lodret staaende, rød Tønde. Paa Taarnets nederste Del er anbragt en hvid Plade og paa Taarnets Tag en sort Plade, begge vendende mod S.

2796. Finland. Skärgårdshavet. Lehmäsaari Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 26/726. Helsingfors 1938.)
Lehmäsaari Fyr paa c. 60° 14' N. 21° 57' E. er atter tændt.
 (E. f. S. Nr. 17/1259 1938.)

2797. Finland. Finske Bugt. Ekenäs Skærgaard. Kråkudd. Nye Ledebaaker opført.

(U. f. s. Nr. 26/714. Helsingfors 1938.)
 Nedennævnte nye Ledebaaker er opført:
 a. *Kråkudd övre* paa 59° 59' 38" N. 23° 26' 23" E. En paa Støtter staaende rød, firkantet Plade, i hvis Midte en hvid Trekant med Spidsen nedad.
 b. *Kråkudd nedre* paa 59° 59' 36" N. 23° 26' 22" E. En paa Støtter staaende rød, firkantet Plade, i hvis Midte en hvid Trekant med Spidsen opad.
 Baakerne er overet i Pejling c. 10°.

2798. Finland. Finske Bugt. Skuru. Nye Ledebaaker opført.

(U. f. s. Nr. 26/713. Helsingfors 1938.)
 Nedennævnte nye Ledebaaker er opført:
 a. *Skuru övre* paa 60° 05' 16" N. 23° 33' 08" E. En paa Støtter staaende rød, firkantet Plade, i hvis Midte en hvid Trekant med Spidsen nedad.
 b. *Skuru nedre* paa 60° 05' 18" N. 23° 33' 09" E. En paa Støtter staaende rød, firkantet Plade, i hvis Midte en hvid Trekant med Spidsen opad.
 Baakerne er overet i Pejling c. 182°.

2799. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Lovisa. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 26/712. Helsingfors 1938.)
 Den hvid- og rødmaledede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 60° 23' 47" N. 26° 16' 59" E. er flyttet til 60° 23' 52" N. 26° 17' 00" E.

2800. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Hamina. Sømærke inddraget.

(U. f. s. Nr. 26/711. Helsingfors 1938.)
 Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 60° 28' 56" N. 27° 12' 57" E. er permanent inddraget.
 (Se Tillæg.)

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

2801. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Asnæs Forskov. Ny Anlægsbro.
 Paa N.-Siden af *Asnæs* opføres til Brug om Sommeren for en *Kalundborg Turistforening* tilhørende Motorbaad en ny Anlægsbro paa 55° 40' (03") N. 11° 01' (10") E., ved den saakaldte *Brændebro* ved NW.-Hjørnet af *Asnæs Forskov*. Broens Længde er c. 45 m. Dybden ved Brohovedet, der er ca. 5 m bredt, er 2,4 m.
 (Kort Nr. 220, 299, 227, 278 og 211. Danske Lods, Side 303. Havnelods, Side 39.)

2802. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal. Klokketønder genudlagt.
Klokketønden *Middelgrund* (c. 55° 01' N. 10° 41' E.), *Stenodde*, *Rudkøbing Lob N.*, *Rudkøbing S.*, *Strynø S.* og *Hovvig* er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 35/2541 1938.)

III. Kattegat. Limfjorden og Skagerrak.

2803. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Korshavn. Sømærkers Plads.
Nedennævnte Sømærkers Pladser er, som følger:
a. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Korshavn N.*, i 7,8 m Vand paa 55° 35' 57" N. 10° 35' 38" E.
b. Rød Stage med 2 opadvendte Koste, *Korshavn S.*, i 4,7 m Vand paa 55° 35' 46" N. 10° 35' 44" E.
(Kort Nr. 220, 304, 241 og 299. Søm.-Fort. Side 36, Nr. 3 og 4.)
2804. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Bjørnsknude Flak. Sømærkes Plads.
Den hvide Stage med 1 Halmvisk, *Bjørnsknude Flak N.*, ligger i 8,3 m Vand paa 55° 43' 05" N. 10° 02' 05" E.
(Kort Nr. 304, 241 og 227. Søm.-Fort. Side 34, Nr. 11.)
2805. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Horsens gravede Rende. Lystønders Plads.
Ved en for nylig foretagen Undersøgelse er Pladserne for nedennævnte Lystønder bestemt, som følger:
1. Den røde Lystønde ved N.-Siden af Indløbet til den gravede Rende ligger i 8,0 m Vand paa 55° 50' 40" N. 9° 59' 05" E.
2. Den røde Lystønde paa N.-Siden af den gravede Rende, c. 2 Sm fra *Horsens Havns* forreste Ledefyr, ligger i 5,0 m Vand paa 55° 51' 06" N. 9° 55' 10" E.
(Kort Nr. 310, 304, 227 og 278. Fyr-Fort. Nr. 189 og 189 A. Søm.-Fort. Side 34, Nr. 6 og 7 a.)
2806. Danmark. Kattegat. Tuus Havn. Havnefyr forandret. Sandfanger bygget. Baake opført.
1. Havnefyret paa *Tuus Havn S.*-lige Molehoved paa 55° 56' (56") N. 10° 27' (30") E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Fyret lyser, som følger:
a. Rødt i Pejls fra c. SE. t. S. til c. NW. til N.
b. Grønt i — - c. NW. t. N. til c. NE. til E.
c. Hvidt i — - c. NE. til E. til c. SE. til S.
Iøvrigt uforandret.
2. c. 50 m W. for S.-Molens Hoved er bygget en Sandfanger, der strækker sig c. 70 m ud i SE.-lig Retning.
3. Paa Hovedet af Sandfangeren er opført en ca. 3½ m høj Stangbaake, hvid Pæl med hvid Diamant.
(Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 163. Havnelods, Side 199. Fyr-Fort., Nr. 158.)
2807. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Lystønden Aarhus ombyttet med almindeligt Sømærke.
Lystønden *Aarhus* paa 56° 09' (54") N. 10° 13' (58") E. er permanent inddraget og erstattet med en rød Stage med 1 opadvendt Kost, som er udlagt i 10,8 m Vand paa 56° 09' 51" N. 10° 14' 08" E., 120 m 171½° fra Lystøndens tidligere Plads.
(E. f. S. Nr. 36/2615 1938. Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 160. Havnelods, Side 30, 31 og 33, Tillæg Nr. 1, Side 3. Fyr-Fort. Nr. 146. Søm.-Fort. Side 32, Nr. 20.)

2808. Sverige. Skagerrak. Fyrbolysning forandret.

(U. f. s. Nr. 35/2473 og 38/2635. Stockholm 1938.)

1. Paa *Hättan* Skær er paa $58^{\circ} 10',_{53}$ N. $11^{\circ} 22',_{50}$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s , Blink 2^s , Mørke 2^s , Blink 2^s , Mørke 9^s . Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 12 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 11 Sm for grønt Lys. Hvid Fyrlanterne paa hvidt Betontaarn med sort Bælte anbragt paa en sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| a. Grønt i Pejll. fra 21° til 35° . | f. Rødt i Pejll. fra 125° til 150° . |
| b. Hvidt i — - 35° - 50° . | g. Grønt i — - 150° - 210° . |
| c. Rødt i — - 50° - 78° . | h. Hvidt i — - 210° - 216° . |
| d. Grønt i — - 78° - 116° . | i. Rødt i — - 216° - 230° . |
| e. Hvidt i — - 116° - 125° . | |

2. Paa Odden 425 m N. for det tidligere *Islandsberg* Fyr er paa $58^{\circ} 12',_{18}$ N. $11^{\circ} 24',_{16}$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $6,3^s$. Flammens Højde: $13,5$ m. Synsvide: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvid Fyrlanterne paa hvidt Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| a. Grønt i Pejll. fra Land til 30° . | f. Rødt i Pejll. fra 86° til 128° . |
| b. Hvidt i — - 30° - 34° . | g. Grønt i — - 128° - 180° . |
| c. Rødt i — - 34° - 38° . | h. Hvidt i — - 180° - 183° . |
| d. Rødt i — - 44° - 48° . | i. Rødt i — - 183° - Land. |
| e. Grønt i — - 48° - 86° . | |

3. I Fyret *Grötö* paa $58^{\circ} 13',_{10}$ N. $11^{\circ} 24',_{10}$ E. er den røde Lysvinkel mellem Pejlingerne 352° og 13° erstattet med en rød Lysvinkel fra 352° til 4° og en grøn Lysvinkel fra 4° til 24° . Iøvrigt er Fyret uforandret.

4. Det tidligere Fyr *Islandsberg* paa c. $58^{\circ} 12',_{0}$ N. $11^{\circ} 24',_{5}$ E. samt *Ösö* Fyr paa c. $58^{\circ} 13',_{1}$ N. $11^{\circ} 24',_{6}$ E. er permanent nedlagt.

A n m. Naar for indgaaende i *Hättan* Fyrs SW.-lige hvide Lysvinkel foretages Bagbords Gier for at passere *Hättan*, bør Opmærksomheden henledes paa, at rødt Lys fra *Islandsberg* Fyr leder klar af de W. for *Hättan* liggende Grunde (*Jörn* m. fl.).

For indgaaende i *Hättan* NW.-lige hvide Lysvinkel bør man saa smaat begynde at gire Bagbord over, saa snart Lyset fra *Islandsberg* Fyr i Pejlingen 48° er overgaaet fra grønt til rødt.

Under Gang mod *Islandsberg* Fyr i dettes SW.-lige hvide Lysvinkel bør man saa smaat gire noget Bagbord over, saa snart Lyset fra *Grötö* Fyr i Pejlingen 3° er overgaaet fra grønt til rødt.

(U. f. s. Nr. 17/1281 1938. Kort Nr. 236.)

2809. Sverige. Skagerrak. Indløbet til Ellösefjorden. Islandsberg SW. Grund.

(U. f. s. Nr. 38/2634. Stockholm 1938.)

En Grund med $4,4$ m Vand ved Middelvandstand er fundet paa $58^{\circ} 12',_{03}$ N. $11^{\circ} 23',_{33}$ E.

(Kort Nr. 236.)

2810. Norge. Oslofjord. Oslo Havn W.-lige Indløb. Kobbernaglen Fyr. Taagesignal oprettet.

(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1938.)

Ved *Kobbernaglen* Fyr paa c. $59^{\circ} 53',_{5}$ N. $10^{\circ} 41',_{8}$ E. er oprettet et Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver 10^s .

(Kort Nr. 236.)

2811. Norge. Oslofjord. Oslo Havn. W.-lige Indløb. Nordre Kavringsdyng. Afmærkning forandret.

(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1938.)

Lystønden *Nordre Kavringsdyng* paa c. $59^{\circ} 54',_{1}$ N. $10^{\circ} 43',_{9}$ E. er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$. Klokken giver i Taage Et-Slag hver 12^s .

2812. Norge. Oslofjord. Svelvik. Nedre Tømmerås Fyr atter i Orden.
(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1938.)
Nedre Tømmerås Fyr paa c. $59^{\circ} 36',3$ N. $10^{\circ} 25',0$ E. er atter i Orden og viser normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 34/2479 1938.)
2813. Norge. Skagerrak. Randøysund. Spagnesskjær Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1938.)
I Spagnesskjær Fyr paa c. $58^{\circ} 07',8$ N. $8^{\circ} 16',0$ E. er indlagt en hvid Lysvinkel W. over for at belyse Varden paa N. Spagnesskjær. Fyret lyser nu, som følger:
- | | |
|---|--|
| 1. Rødt i Pejl. fra 44° til 98° . | 4. Grønt i Pejl. fra 180° til 222° . |
| 2. Hvidt i — - 98° - 108° . | 5. Rødt i — - 222° - 226° . |
| 3. Rødt i — - 108° - 180° . | |
2814. Norge. Skagerrak. Randøysund. Stokken Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1938.)
I Stokken Fyr paa c. $58^{\circ} 06',8$ N. $8^{\circ} 06',5$ E. er indlagt en hvid Lysvinkel N. over for at belyse Pynten overfor Fyret, der nu lyser, som følger:
- | | |
|--|---|
| 1. Rødt i Pejl. fra 24° til 207° . | 3. Rødt i Pejl. fra 218° til 275° . |
| 2. Hvidt i — - 207° - 218° . | |
2815. Norge. Skagerrak. Ballastskjærene. Fyr tændt.
Paa W.-lige Ballastskjær er paa $57^{\circ} 58' 24''$ N. $7^{\circ} 41' 15''$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,7^s$, Mørke 2^s , Blink $0,7^s$, Mørke $6,6^s$. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt og 6 Sm for rødt Lys. Fyrlanterne paa Stativ paa Varde.
Fyret lyser, som følger:
- | | |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pejl. fra 244° til 61° . | 2. Rødt i Pejl. fra 61° til 244° . |
|---|--|
- Brændetid: 28. Juni—8. Juni.
(Kort Nr. 236.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2816. Norge. Indre Malangen. Kravikneset. Fyr tændt.
(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1938.)
Paa Kravikneset er paa $69^{\circ} 26' 33''$ N. $18^{\circ} 22' 25''$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde: $6,5$ m. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra 179° til 182° . | 5. Rødt i Pejl. fra 290° til 309° . |
| 2. Hvidt i — - 182° - 199° . | 6. Hvidt i — - 309° - 349° . |
| 3. Rødt i — - 199° - 231° . | 7. Rødt i — - 349° - 356° . |
| 4. Grønt i — - 231° - 290° . | 8. Grønt i — - 356° - 0° . |
- Brændetid: 15. August—21. April.
2817. Norge. Indre Malangen. Sultinvikneset. Fyr tændt.
(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1938.)
Paa Sultinvikneset er paa $69^{\circ} 21' 56''$ N. $18^{\circ} 30' 00''$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde: $7,5$ m. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra 146° til 156° . | 5. Grønt i Pejl. fra 289° til 334° . |
| 2. Hvidt i — - 156° - 164° . | 6. Rødt i — - 334° - 345° . |
| 3. Rødt i — - 164° - 181° . | 7. Hvidt i — - 345° - 351° . |
| 4. Hvidt i — - 181° - 289° . | 8. Grønt i — - 351° - 357° . |
- Brændetid: 15. August—21. April.

2818. Norge. Nogvaffjorden. Fjertoftneset Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1938.)

Fjertoftneset Fyr paa c. $62^{\circ} 42',2$ N. $6^{\circ} 19',5$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink c. hver 10^s , Blink 2^s , Mørke 8^s . Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: $12,9$ Sm for hvidt, $12,0$ Sm for rødt og $10,2$ Sm for grønt Lys. En ny rød Lysvinkel er indlagt og den 1. Oktober d. A. indlægges yderligere en ny grøn Lysvinkel, saaledes at Fyret fra nævnte Dato vil lyse, som følger:

1.—6. Som før.	12. Hvidt i Pej. fra 178° til 181° .
7. Grønt i Pej. fra 101° til 126° .	13. Rødt i — - 181° - 207° .
8. Hvidt i — - 126° - 129° .	14. Hvidt i — - 207° - 230° .
9. Rødt i — - 129° - 144° .	15. Grønt i — - 230° - 245° .
10. Hvidt i — - 144° - 150° .	16. Hvidt i — - 245° - 252° .
11. Grønt i — - 150° - 178° .	17. Rødt i — - 252° - Land.

2819. Norge. Rongsund-Fedje, Ydersiden. Kvalvik Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1938.)

Kvalvik Fyr paa c. $60^{\circ} 36',3$ N. $4^{\circ} 48',1$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 66° til 103° .	3. Hvidt i Pej. fra 110° til 116° .
2. Grønt i — - 103° - 110° .	4. Rødt i — - 116° - 122° .

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

2820. Frankrig. Plougrescant Anduvning. Vrag.

(A. a. N. Nr. 37/2406. Paris 1938.)

Vraget af en Yacht ligger sunket i 15 m Vand paa c. $48^{\circ} 52'$ N. $3^{\circ} 16'$ W., c. 2 Sm NW. for *Plougrescant*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2821. Frankrig. Saint-Nazaire. Oplysning om Afmærkning.

(A. a. N. Nr. 37/2402. Paris 1938.)

1. Lystønden *Basse Nazaire* paa c. $47^{\circ} 16',4$ N. $2^{\circ} 11',5$ W. er inddraget og erstattet med en hvid og sort, vandret stribet Lystønde, *Basse-Nazaire Sud*, med Diamant og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s . Den nye Lystønde er udlagt paa c. $47^{\circ} 16',3$ N. $2^{\circ} 11',6$ W., ved SW.-Siden af Grunden.

2. En hvid og rød, vandret stribet Spirtønde med Timeglas, *Basse-Nazaire Nord*, er udlagt paa c. $47^{\circ} 16',5$ N. $2^{\circ} 11',5$ W., ved NE.-Siden af Grunden.

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

2822. Cuba. Santiago Harbour. Oplysning om Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 1983. London 1938.)

1. Nedennævnte Sømærker i vedføjede Afstande og Retninger fra *Blanca Batteri* Observationssted, der er beliggende paa c. $20^{\circ} 00'$ N. $75^{\circ} 50'$ W., eksisterer ikke mere:

- Sort Stumtønde $0,72$ Sm 286° .
- Rød Stumtønde $0,89$ Sm 241° .
- Baaken $0,91$ Sm 231° .

2. Den sorte Stumtønde paa c. $19^{\circ} 59'$ N. $75^{\circ} 52'$ W., c. $0,1$ Sm S. for *Lengua de Vaca Point*, er forsvundet.

2823. **Brasilien. Port Camocin W. Skær.**
(N. t. M. Nr. 1991. London 1938.)
Et Skær med under 1,8 m Vand ligger paa 2° 52' S. 41° 10' W., 17 Sm 270° fra *Camocin Fyr*.
2824. **Brasilien. Pernambuco. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 1973. London 1938.)
Fyret paa c. 8° 04' S. 34° 52' W., 0,5 Sm 219° fra *Pernambuco gamle Fyrtaarn*, viser rødt Et-Blink hver 15^s. Synsvidde: 17 Sm.
2825. **Brasilien. Canal de Itanhaem Anduvning. Dybde aftaget.**
(A. a. N. Nr. XVI/86. Rio de Janeiro 1938.)
Dybden rapporteres at være aftaget mellem Punkterne 17° 24' S. 39° 07' W. og 17° 28' S. 39° 03' W.
2826. **Brasilien. Bahia da Ilha Grande. Bahia da Ribeira. Lage do Carço. Baake opført.**
(A. a. N. Nr. XVI/85. Rio de Janeiro 1938.)
Paa Klippegrunden *Carço* paa c. 23° 01' S. 44° 22' W., 1,53 Sm 16° fra *Figueira Fyr*, er opført en rødmalet, kugleformet Baake.
2827. **Brasilien. Caraguatatuba Fyr. Fyr flyttet og forandret.**
(A. a. N. Nr. XVI/84. Rio de Janeiro 1938.)
Caraguatatuba Fyr er flyttet 0,12 Sm i Retningen 348° til Højen paa *Ponta Martin de Sá* paa c. 23° 38' S. 45° 23' W. Flammens Højde: 75 m. Synsvidde: 12 Sm. En hvidmalet, 5 m høj Betonsøjle. Iøvrigt uforandret.
2828. (T). **Chile. Seno Reloncavi. Mallina Island. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 1982. London 1938.)
Mallina Island hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 41° 40' S. 73° 00' W. er atter tændt, men lyser uregelmæssigt.
(E. f. S. Nr. 31/2298 1938.)
2829. **Chile. Puerto de Valdivia. San Carlos. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1961. London 1938.)
Et Fyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt paa hver af følgende Steder:
a. c. 230 m 180° fra S.-Spidsen af Øen beliggende c. 0,37 Sm 259° fra *Punta San Carlos Fort*.
b. c. 330 m 180° fra det i (a) nævnte Punkt.
c. c. 430 m 180° fra det i (a) nævnte Punkt.
Synsvidde for alle 3 Fyr: 12 Sm.
c. 39° 51' S. 73° 29' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2830. **Sardinien. Isola Asinara. Punta Caprara. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 38/14. Genua 1938.)
Punta Caprara Fyr paa c. 41° 07' N. 8° 19' E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 10,5^s. Synsvidde: 31 Sm.
(E. f. S. Nr. 38/2759 1938.)
2831. **Sardinien. Palmas Bugt. Lystønder udlagt.**
(N. t. M. Nr. 1980. London.)
a. En sort Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s, er udlagt 1,4 Sm 146° fra det hvide Blinkfyr ved Indløbet til *Sant' Antiocho*, der er beliggende paa c. 39° 03' N. 8° 28' E.
b. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s, er udlagt 1,34 Sm 150° fra det i (a) nævnte Fyr.

2832. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola di Lampedusa. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 38/10. Genua 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Punta Guilgia* røde, faste Fyr paa c. 35° 30' N. 12° 36' E. til at vise rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.
2833. Adriaterhavet E.-Kyst. Ports of Cavtat. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1988. London.)
En rød Kugletønde med hvid Ballon er udlagt ved W.-Siden af 2,3 m Grunden paa c. 42° 35' N. 18° 12' E., 0,34 Sm 281° fra *Cavtat* Fyr.
2834. Rusland. Azovske Hav. Berdyansk Red. Oplysning om Taagesignaler.
(N. t. M. Nr. 1968. London 1938.)
1. Ved det hvide, faste Fyr paa Hovedet af Indermolen paa c. 46° 45' N. 36° 46' E. er oprettet et Taagesignal med Sirene.
2. Taagesignalet med Klokke ved Fyret paa det SE.-lige Hoved af Ydermolen er nedlagt.
2835. Tunis. Fyrtaarne forandret.
(A. a. N. Nr. 37/2405. Paris 1938.)
1. *Iles Cami* Fyrtaarn paa c. 37° 21',2 N. 10° 07',4 E. er malet sort og hvidt, vandret stribet.
2. Paa *Ilot Zembretta* Fyrtaarn paa c. 37° 06',7 N. 10° 52',6 E. er Fyrlanternen og Fundamentet malet sort.

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

2836. Bengalske Bugt. Palk Stræde. Adirampatnam. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 1980. London 1938.)
Flammens Højde i *Adirampatnam* Fyr paa c. 10° 20' N. 79° 23' E. er 11,6 m og Synsvidden 11 Sm.
2837. (T). Bengalske Bugt. Dhamra Floden Indløb. Shortt Island. Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 1981. London 1938.)
Shortt Island hvide Blinkfyr paa 20° 46' (40") N. 87° 04' (20") E. er for Tiden slukket.

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

2838. Sunda Øerne. Sumatra W.-Kyst. Singkol Red. Fyrbelysning forandret.
(N. t. M. Nr. 1990. London 1938.)
1. Paa c. 2° 16' N. 97° 48' E., 0,63 Sm 130° fra *Singkel* hvide Blinkfyr, er tændt et nyt Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 7,6 m. Fyrpæl.
2. Det tidligere Fyr paa Kabelhuset c. 0,09 Sm 39° fra (1) er permanent nedlagt.
2839. Sunda Øerne. Gaspar Stræde. Grunde findes ikke.
(N. t. M. Nr. 1959. London 1938.)
1. Skæret med under 1,8 m Vand, *Pare Joie*, paa c. 2° 19' S. 107° 05' E. findes ikke.
2. 7,3 m Pullen paa c. 2° 55' S. 106° 55' E. findes ikke.
3. Det farlige Omraade paa c. 2° 53' S. 106° 57' E., tæt W. for *Discovery Rocks*, findes ikke.
2840. Kinesiske Hav. Tongking Bugt. Hon Dau. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1978. London 1938.)
Hon Dau hvide, faste Fyr paa c. 20° 40' N. 106° 48' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.

2841. **Kina. Namoa Island E. Dybde over Grund.**
(N. t. M. Nr. 1979. London 1938.)
Dybden paa den i Kortet viste 11 m Grund paa c. 23° 27' N. 117° 13' E., 4,2 Sm 90° fra *East Point, Namoa Island*, er kun 6,4 m.
2842. **Sibirien. Amur Bugt. Firsova Point. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1969. London 1938.)
Paa W.-Spidsen af *Firsova Point* er paa c. 43° 10' N. 131° 54' E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s. En Jerntremmeværks Konstruktion med Plade.
2843. **Tasmanien. Banks Strøede. Swan Island. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1970. London 1938.)
Fyret paa NE.-Spidsen af *Swan Island* paa c. 40° 44' S. 148° 08' E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 7½^s. Flammens Højde: 30 m. Synsvide: 15 Sm.
2844. **Tasmanien W.-Kyst. Macquarie Harbour. Fyrbelysning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1971. London 1938.)
1. Lystønden paa c. 42° 15' S. 145° 16' E., 0,275 Sm 279° fra Fyrbaake Nr. 3 er permanent inddraget.
2. Paa den i (1) nævnte Plads er rejst en Fyrbaake Nr. 2 a, hvorpaa er anbragt et hvidt, fast Fyr.
2845. **New Zealand. South Island. Breaksea Sound. Undervandsskær.**
(N. t. M. Nr. 1960. London 1938.)
Et Undervandsskær rapporteres at findes i Løbet SW. for *Entry Island* mellem 45° 34' S. 166° 37' E. og 45° 36' S. 166° 42' E.
2846. **New Zealand. South Island. Doubtful Inlet. Oplysning om Undervandsskær.**
(N. t. M. Nr. 1960. London 1938.)
Undervandsskæret W. for den lille Ø i *Gaol Passage* rapporteres at ligge S.-ligere end angivet i Kortet, mellem 45° 15' S. 166° 49' E. og 45° 18' 15" S. 166° 53' 30" E.
2847. **E.-Carolinerne S. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1972. London 1938.)
En Grund rapporteres at ligge paa c. 0° 33' N. 152° 50' E.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2848. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Havn. Havnereglement.**
Under den 14. September d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Karrebæksminde Havn* (c. 55° 10',6 N. 11° 38',7 E.) i Overensstemmelse med Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved *danske Havne (Broer)* med følgende Tilføjelse:
Det er forbudt uden særlig Tilladelse at henlægge Fartøjer noget Sted i Kanalen og ved Havneværkerne der.
For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder de i Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand af 29. Juli 1927 under §§ 2—12 og 14 anførte Bestemmelser med nedenstaaende Ændringer og Tilføjelse¹⁾:
Naar der er Strøm i Løbet, ændres Reglen i § 7 a derhen, at Skibe, der har modgaende Strøm, skal vente.
Bestemmelsen i § 12 a om, at der kun maa benyttes saa megen Fart, som er nødvendig af Hensyn til Skibenes sikre Navigering, indskærpes særligt.
For Passage gennem den over Kanalen førende Bro gælder de i det af Ministeriet for offentlige Arbejder under 8. Januar 1937 udfærdigede Reglement (jfr. E. f. S. Nr. 3/198 1937).

¹⁾ Opmærksomheden henledes paa, at der i Henhold til Marineministeriets Bekendtgørelse af 23. August 1938 er Lodstvang for Sejlads paa det uddybede Løb gennem *Karrebæk Fjord* m. m. til *Næstved* for alle Skibe over 150 Register-Tons Brutto, der ikke ejes eller disponeres af *Næstved Havn*. (Jfr. E. f. S. Nr. 34/2522 1938.)

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

Mod Øst: Linier fra det ved Kanalens Udmunding i *Karrebæk Fjord* beliggende „Lille Havnehoved“ tværs over det gamle og det nye Sejlløb.

Mod Vest: Havnens Ydermoler og en ret Linie mellem Molehovederne.

Havnen bestaar af følgende Bassiner (i Retning fra E. til W.): Den c. 700 m lange Kanal og selve Havnebassinet.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Oktober 1938.

Samtidig ophæves det af Ministeriet for offentlige Arbejder under 12. Oktober 1916 stadfæstede Reglement for Overholdelse af Orden i *Karrebæksminde* Havn og Sejlløbene til samme med senere Ændringer af 15. Oktober 1924.

(Havnelods, Side 104.)

2849. Danmark. Smaalandsfarvandet. Næstved Havn. Havnereglement.

Under den 14. September d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Næstved* Havn ($55^{\circ} 13',_6$ N. $11^{\circ} 45',_7$ E.) i Overensstemmelse med Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske* Havn (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder de i „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927 under §§ 2—12 og 14 anførte Bestemmelser med nedenstaaende Ændringer og Tilføjelser¹⁾:

Naar der er Strøm i Løbet ændres Reglen i § 7 a derhen, at Skibe, der har modgaende Strøm, skal vente.

Sejlads med Baade og lignende i *Susaatunnelen* uden særlig Tilladelse er forbudt.

Sejladsen til *Næstved* Havn foregaaer fra Havneomraadet i *Karrebæksminde* ad det uddybede Løb gennem *Karrebæk Fjord* og Kanalen gennem *Ydernæshalvoen* fra *Stenbæksholm* til *Susaagaard*.

For dette Sejlløb gælder de i Bekendtgørelse af 7. September 1938 fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart anførte Bestemmelser (jfr. E. f. S. Nr. 37/2722 1938).

Det til Havnen hørende Vandomraade er mod SW. begrænset af en Linie tværs over Kanalen fra den SW.-lige Grænse for De Forenede Papirfabrikkers Areal.

Havnen bestaar af en Række Bassiner, der i Retning fra NE. til SW. er følgende: Gammel Havn, Vestre Havnebassin, Svajebassinet, Søndre Havnebassin samt den saakaldte „Vandgaard“.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Oktober 1938.

(Havnelods, Side 156.)

¹⁾ Opmærksomheden henledes paa, at der i Henhold til Marineministeriets Bekendtgørelse af 23. August 1938 er Lødstvang for Sejlads paa det uddybede Løb gennem *Karrebæk Fjord* m. m. til *Næstved* for alle Skibe over 150 Register-Tons Brutto, der ikke ejes eller disponeres af *Næstved* Havn. (Jfr. E. f. S. Nr. 34/2522 1938.)

Tillæg.

I. Østersøen.

2850. Tyskland. Greifswalder Oie E. t. N. Tønde inddraget.

(N. f. S. Nr. 38/4016. Berlin 1938.)

Den hvide Baaketønde mærket *Greifswalder Oie-Ost*, der midlertidig har været udlagt paa c. $54^{\circ} 15',_2$ N. $13^{\circ} 56',_0$ E., er inddraget.

(E. f. S. Nr. 22/1669 1938.)

2851. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Quitzlas. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 38/4016. Berlin 1938.)

Den hvide Lys- og Klokketønde *Quitzlas O.*, som midlertidig har været udlagt paa c. $54^{\circ} 23',_5$ N. $13^{\circ} 43',_3$ E., er inddraget og erstattet med en hvid Baaketønde *Quitzlas O.* med E.-Topbetegnelse.

(E. f. S. Nr. 22/1670 1938.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

MED

Brown



GYRO KOMPAS

OG

AUTOMATISK STYRING

OPNAAS

NØJAGTIGHED

SIKKERHED

BESPARELSE

AGENTER FOR DANMARK:

IVER C. WEILBACH & CO.
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN



Forsikrings-Aktieselskabet

SKANDINAVIA

Stiftet 1899

Aktiekapital 8. Millioener Kroner
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
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' Code

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Løvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikant af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler. 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvands: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 6,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton af 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 Loftceevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetænde. Skibereparationsværfter og Ophalingsbeddinge for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800—20 Kr. Sejlakibe 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 i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved 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 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Søjlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstatkster af 1908 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. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Eughave Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Søjlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Frilaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Laddning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse. Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lodeses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlakibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres. Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kai og Baad for henholdsvis 1.10 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton. Losning og Laddning. I Frihavnen besørger Losning og Laddning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatore og pneumatisk Kornloseapparater. 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons. Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskebet »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. Loftceevne 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. Loftceevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. 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: Sejlak. 24 Øre, Sejlak. med Hjælpskrue 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugsering uforud. Ingen Lodsvang., naar Lods ikke benyttes; ellers 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, Kolhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 16 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (so Lodal.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,60 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 40

TORS DAG 6. OKTOBER 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SITUATIONEN

Det uhyggelige Mareridt, hvorunder hele Europa har levet i Ugen, der gik, synes nu endt med Czechoslovakiets Ydmygelse og de fire Stormagters Enighed. Om dette betyder Fred vil en nærmere Fremtid vise, i alt Fald betyder det en meget nødvendig Afspænding i hele den internationale Situation. De sidste Reaktionen, der fulgte efter Forliget, tyder dog ikke paa, at det er idylliske og fredelige Tider, der stunder til. Rust, rust, rust, lyder det fra alle Sider.

TRONTALEN OG DE ØKONOMISKE FORHOLD

I sin Trontale Tirsdag udtalte Statsminister Stauning bl. a.:

»Den økonomiske Verdenstilstand er ikke undergaaet væsentlige Forandringer, siden de nye Principper for Verdenshandelen blev anlagt. De store Lande opretholder Kontrol og Regulering, og Handelsaftaler maa afsluttes for at sikre Landbrugserhvervet Adgang til Afsætning, og det er saaledes fremdeles nødvendigt at tilpasse dansk Produktion og Handel efter de Vilkaar, som forefindes.

Der er imidlertid trods de store Vanskeligheder sket en væsentlig Bedring i de økonomiske Forhold. Den store Prisstigning paa de Varer, der skal hjemføres fra Udlandet, er i Hovedsagen standset og efterfulgt af noget Prisfald. Landbrugsproduktens Afsætningspris har holdt sig — om ikke tilfredsstillende højt, saa dog i en Højde, som har bidraget til betydelig Forbedring af Landbrugets Forrentningsevne, og endelig har dette Aar bragt en særdeles god Høst.

Nationens Økonomi er i Orden, og Danmarks Nationalbank har oparbejdet en Valutareserve, som er af særdeles stor Betydning til Sikring af Produktionens Behov.

Det stedfundne Prisfald paa de udenlandske Raastoffer og Hjelpestoffer giver Haab om Fremgang for forskellige Virksomheder, særlig for Byggeriet, der har saa stor Betydning for Beskæftigelsen, og hvis Verdensforholdene falder til Ro, maa der være Udsigt til Billiggørelse af Produktions-Kapital og dermed til Opgang i forskellige Erhverv og forøget Beskæftigelse.«

Det er dog vist et Spørgsmaal, om man med Rette kan se saa optimistisk paa Situationen. Statsministeren omtalte videre, at Landbruget trods alt ikke var ude over Vanskelighederne, og han kunde have tilføjet, at Skibsfarten staar midt i dem. Skibsfarten er et for Landets Økonomi saa betydningsfuldt Erhverv, at det kan have Krav paa, at der ogsaa vises det Forstaaelse fra Myndighedernes Side. Der forestaar nu bl. a. en Forelæggelse af Bemandingsloven, og det skal blive interessant at se, hvor vidt man vil gaa i Hensyntagen til et af Danmarks livsvigtigste Erhverv.

SKIBSOPHUGNING OG FRAGTPOLITIK

I Oslo Skibsmæglerforening gav Dispatchør *Henrik Ameln* forleden en interessant Orientering med Hensyn til Principperne for Oplagsplaner. Han lagde

den største Vægt paa, at der blev ofret Ophugningslinien den tilbørlige Opmærksomhed, omtalte Baltic & White Sea Conference for 30 Aar siden, Norwood Planen fra 1934, Schierwaterplanen fra det samme Aar og Rationaliseringskonferencen i London i Januar 1935. Schierwaterplanen burde have været suppleret af en Ophugningsaftale, hævdede Foredragsholderen. Dens Svagthed er at der gives gammel Tonnage en Mulighed for en ny »indian summer«.

En Ophugningsplan kan selvfølgelig gennemføres. Dersom man ved Samarbejde mellem de interesserede Organisationer — Redere, Assurandørerne, Mæglerne, Værfterne — kunde enes om en tilsvarende Forsikring for Skibe, vilde Følgen blive, at Fragterne holdt sig forholdsvis stabilt oppe. Uheldige Konsekvenser vil Forholdet ikke skabe. Al Erfaring viser, at der ikke skibes stort flere eller færre Varer om Fragterne stiger eller synker lidt. Naar Schierwater-Planen lod sig gennemføre, som Tilfældet blev, skyldtes det, at de store Olieselskaber gik med. Fra Norge har Planen Tilslutning af 1.6 Millioner B. R. T. og dertil 0,4 Mill. B. R. T. under Bygning, altsaa tilsammen 40 pCt. af norsk Kapacitet.

En Ophugningsforsikring vilde afbøde de Mangler, som Schierwaterplanen har, at den opmuntrer til Forstørrelse af Flaaden. Hvis en Ophugningsplan kunde faa Fragterne til at holde sig, vilde det være uden større Betydning for Konsumenten, men af den største Betydning for Skibsfarten, om den skal kunne fylde sin Opgave. Redernes Salg og Time-Chartering af gammel Tonnage i nedadgaaende Tider bliver i Længden en kortsynet Politik, fordi den til syvende og sidst rammer dem selv med et nyt Fragtfald.

Ethvert Skib — ikke blot Passagerskibe — som i Praksis har forstaaet Ophugningstaktikens Værdi — skulde have en vis begrænset merkantil Levetid. Rederne, Panthaverne, Leverandørerne og Værfterne har den samme Interesse. Der gives Eksempler paa, at gamle Tankbaade, som man for et Aar siden ofrede $\frac{1}{2}$ Million Kroner paa for at de igen skulde komme i Fart, i Dag ikke er mere værd end denne $\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

En Ophugningsforsikring skulde være meget enkel. Det er let at fastsætte en konstant Værdi paa Skibet, naar det scrappes. Hvis Beløbet sættes til f. Eks. 60,000 Kr. over Scrappingværdien og Alderen ved Ophugning sættes til 20 Aar og Forlisisikoen til 1 pCt., vil Rederen komme til at betale 18,500 Kr. straks og 1500 Kr. pr. Aar for en saadan Erstatning, altsaa et overkommeligt Beløb.

Taleren opfordrede indtrængende til, at de ovennævnte interesserede Organisationer oplog et langsigtet og planmæssigt Arbejde for Løsning af Sagen efter disse optrukne Linier. Samarbejde var den første Betingelse for Succes!

AMERIKAS HANDELSFLAADES OPBYGNING

Den Regeringskommission, der har faaet overdraget Omsorgen med den amerikanske Handelsflaades Udvikling, har i den sidste Tid udfoldet stærk Aktivitet. Kommissionen har ganske vist kun i ringe Grad arbejdet paa Bygningen af nye Skibe, men har særlig haft Opmærksomheden henvendt paa Farten mellem New York og Sydamerika. I denne Fart, der hidtil er drevet af American Republic Lines, indsat-

tes fra Oktober Maanedes Begyndelse de tre Luksusdampere af Panama Pacific Line, som hidtil har været beskæftiget i den interamerikanske Kysttrafik. Det drejer sig her om tre moderne Skibe med stor Hastighed, og med dem opretholdes nu ca. 14 Dages Tjeneste til Rio de Janeiro og Buenos Aires. Den økonomiske Ledelse af denne Linie er overdraget Moore & McCormack.

Et andet Omraade, som U. S. M. C. har taget sig af er Trans-Pacific Farten. Den har her overtaget 90 pCt. af Aktiekapitalen i Dollar Steamship Line og atter gjort dette Foretagende, der var i store finansielle Vanskeligheder, aktionsdygtigt. Rederiet kan nu atter sætte sine oplagte Skibe i Stand og i Fart, og begynder paany med 12 Dampere mod tidligere 4. Det forlyder, at Verdensrundrejsefarten, som Dollar Linien tidligere drev, paany skal optages.

Trods alle ugunstige Erfaringer giver U. S. M. C. ikke op med Hensyn til sine Bestræbelser for Nybygninger af Fragtbaade. I Begyndelsen af September indkaldtes Tilbud paa Bygning af 12 Fragtskibe og man haabede i Slutningen af Oktober at kunne afgive disse Ordre. Det drejer sig om hurtigtgaaende Fragtdampere paa ca. 12.000 B.R.T. Bortset herfra er der afgivet Ordre paa 4 Fragtskibe hos Bethlehem Shipbuilding Corporation. Disse Skibe er bestemt til Middelhavstjenesten for American Export Line. Dermed er det første Skridt taget paa dette Rederis Moderniseringsprogram. I Løbet af de kommende 5 Aar skal dette Rederi have 12 nye hurtigtgaaende Fragtskibe i Fart. Det drejer sig ogsaa her om Skibe paa ca. 12.000 B.R.T.

Det er imidlertid altsammen kun Begyndelse, men det tyder paa, at den amerikanske Handelsflaade ikke har opgivet paany at komme til at spille en Rolle. Der vil dog nok gaa en Del Aar før U. S. M. C.'s Planer kan gennemføres; Omkostningerne vil andrage ca. 1 Milliard Dollars.

SMAASKIBSPROBLEMET

Oslo har Rederforbundets Sekretær *John O. Ege-land* holdt et interessant Foredrag om Smaaskibsproblemet, som det ligger i 1938. Taleren gennemgik den alt andet end opmuntrende Udvikling som har præget den Del af den norske Handels Flaade som hører hjemme i Størrelsesklasse 500—2500 B.R.T., sogte at paavise farbare Veje for dem ud af Uføret og konkluderede i at udkaste en Idé, om det ikke vilde være opportunt at fremsætte positive Forslag om en Komitéudredning af Smaaskibsbedriftens Vanskeligheder.

KUL ELLER OLIE

Indenfor engelske Grubejerkreise konstaterer man med Bekymring, at kun 47 pCt. af Handelsskibene nu gaar med Kul mod 89 pCt. i 1914.

Overgangen fra Kul til Olie har naturligvis udøvet en afgørende Indflydelse paa den engelske Kuleksport, desto mere som den kuldrevne Tonnage er sunket fra 43,9 Million Tons i 1914 til 31,6 Million Ton i Aar. Nedgangen har saaledes været baade absolut og relativ. Overgangen til Olie har været langsommere indenfor den engelske Handelsflaade end indenfor andre Landes, men dette er en ringe Trøst. En i Fjor nedsat Komité af engelske Grubejere, Redere m. fl. har fornylig offentliggjort en Betænkning vedrørende Konkurrencen mellem Kul og Olie, men er ikke kommet til noget videre oplysende Resultat. Det anses for at være i Nationens Interesse at forhindre en Formindskelse af Kulbrydningen, men Komitéen fremhæver, at Prisen ofte er det afgørende ved Valget af Kul eller Olie. Der maa derfor yderligere undersøges, om Kulbrydningen er lønnende selv ved lavere Prisniveau. Komitéen mener endvidere, at stabile Priser er ligesaa vigtige

som Prisreduktioner; Rapporten slutter temmelig pessimistisk; som Forholdene er nu, staar det ikke i menenskellig Magt at hindre Flugten fra Kul til Olie.

Spørgsmaalet om et europæisk Kulkartel diskuteres fornylig ved de syv kuleksporterende Landes Konferencen i Scheveningen. Det formodes, at Spørgsmaalet om et europæisk Kulkartel efterhaanden er kommet saa langt frem, at en Beslutning forventes. Det tyske Standpunkt har, som tidligere meddelt, været den væsentlige Hindring, men det siges nu, at Tyskland er villig til at deltage i en Plan som den der allerede er blevet til Virkelighed mellem England og Polen, hvad Markedsdelingen angaar.

TRANSPORTEN OVER ØSTERSØHAVNENE

Den nylig stedfundne Udvikling i Czekoslovakiet, det vil sige Stormagternes haardhændede Diktat til et Land, der dog ikke kunde gøre for, at de samme Stormagter i sin Tid havde været mere end ivrige efter at faa dets Grænse fastlagt som den blev, har medført, at der antagelig vil ske store Forandringer i Transporten paa de tyske og polske Østersøhavne. Tyske Fagblade begynder nu at blive nervøse for, at den Udvikling, der allerede er begyndt, at føre Varer til Czekoslovakiet over Gdynia i Stedet for over tysk Havn, vil fortsætte i stadig større Udstrækning. Under de hastige Forhandlinger i München og siden har der slet intel været fremme om, hvordan der i Fremtiden skulde gaas frem med Hensyn til den Frihavn, Czekoslovakiet ved Fredsslutningen fik i tyske Havne, bl. a. Stettin og Hamburg. Skulde man der træffe Forholdsregler, vil Spørgsmaalet meget hurtigt rejse sig, om Czekoslovakiet overhovedet økonomisk kan fortsætte. Det er nu en ren national Enhed, men det er samtidig blevet frataget saa mange Værdier — det hævdes bl. a. af det ansete Tidsskrift »Economist« — at det er højst tvivlsomt, om Landet uden betydelig Hjælp udefra vil kunne fortsætte sin Eksistens, nationaløkonomisk set. Der har unægtelig England et Ansvar, et meget betydeligt Ansvar endogsaa. Meddelelsen om de 30 Millioner £, der skulde ydes som Laan, er det første Tegn herpaa.

EKSSPORTFORBUD OG VALUTACENTRAL

Handelsminister *Kjærboel* havde Fredag Formiddag en Forhandling med Repræsentanter for en Række af de store Erhvervsorganisationer, og Resultatet af Drøftelserne paa dette Møde angaaende vor Udenrigshandel blev at Ministeriet Fredag Eftermiddag udstedte Bekendtgørelser, hvorefter de nogle Dage før udstedte Eksportforbud hovedsagelig — med kun ganske enkelte Undtagelser — ophævedes.

Paa samme Maade var det med Valutacentralen. I det hele kan man blot sige, at »frem og tilbage er lige langt«, men samtidig havde der dog ogsaa paa dette Punkt afsløret sig megen Uro og Usikkerhed, der er meget at beklage.

Det viser sig nemlig, at samtidig med, at Valutacentralen Fredag aflyste den tidligere udsendte Bekendtgørelse, har man Torsdag og Fredag Formiddag i stor Udstrækning nægtet Valutabevillinger til Importører, der i Tillid til Meddelelsen forleden omgaaende havde henvendt sig til Valutacentralen, og som i Tillid til, at Bevillingerne vilde blive udstedt ganske omgaaende, ekspres har bestilt Varer i Udlandet og har sørget for, at disse Varer blev afskibede til Danmark.

De paagældende Varer er i Øjeblikket under Vejs til Danmark — men naar de nu kommer, har Importørerne faact Afslag fra Valutakontoret paa Bevillingerne dertil. Og de staar derefter uden Mulighed for at kunne annullere Ordrene og kun henvist til at lægge Varerne paa Frilager, indtil der maaske ved en kommende Tildeling af Valutabevillinger kan aabnes dem Mulighed for at faa de paagældende Varer ind.

PANAMAS HANDELSFLAADE

De i de senere Aar oftere forekommende Overførelser af udenlandsk Tonnage til Panamas Flag, har gjort Panamas Handelsflaade til Genstand for særlig Opmærksomhed. De nærmere Oplysninger om denne Flaade har ikke været offentliggjort i lange Tider, og først nu foreligger der Kendsgerninger, som sikkert vil have almen Interesse.

Panamas Handelsflaade bestod 1. Juli 1938 af 136 Skibe, deraf 48 Motorskibe og 84 Dampskibe samt 4 Yachter paa ialt 610.975 B.R.T. Efter Størrelse var Fordelingen følgende:

	Skibe	Ialt
Over 10,000 B.R.T.	18	206,987 B.R.T.
5,000—10,000 »	35	269,286 »
2,000— 5,000 »	32	105,974 »
1,000— 2,000 »	11	16,377 »
500— 1,000 »	6	3,805 »
under 500 »	34	8,546 »
	Ialt 136	610,975 B.R.T.

I Forhold til Folkemængden er Panamas Handelsflaade efter Norges den største i Verden; pr. 1000 Indbyggere udgør Tonnagetallet 1,190 mod 1,412 i Norge. Med Hensyn til Bruttotonnage indtager Panama Pladsen som Nr. 14 blandt Verdens Søfartsnationer, lige efter Danmark. Skibenes Gennemsnitstonnage 4,492 B.R.T. anses for at være den højeste, nogen Handelsflaade kan opvise.

Hvad Rederne angaar, viser det sig, at udenfor Byen Panama er der opgivet ikke mindre end 22 forskellige Byer, alle udenlandske, som Hjemsted for Skibene. For Ejerne af 70 Skibe angives Panama som Hjemsted, mens Rederne for de 66 øvrige er bosat paa saa vidt forskellige Steder som: Boston 12 Skibe, Hongkong 7, Hamburg 6, London 6, Bilbao, Philadelphia og Los Angeles hver 3, San Francisco, Antwerpen og Oslo hver 3, Genève og San Sebastian hver 2 og endelig Buenos Aires, Kingston, Seattle, Norfolk, Istanbul, Genua, Barcelona, Los Arenas, Tønsberg og Västerвик hver 1.

Det betydeligste Rederi er Panama Transport Co. i Panama, som raader over 28 Skibe med 261,313 B.R.T., altsaa 42,7 pCt. af hele Tonnagen, hvorefter kommer Balboa Shipping Corporation i Boston med 12 Skibe og 46,125 Tons, Tanker Corp. i Panama med 3 og 25,130 Tons samt Atlantic Oil Shipping Co. i Philadelphia med 5 og 24,828 Tons. Med Undtagelse af det af Sverige ejede Foretagende Elliot Land & Shipping Co., som med 10 mindre Skibe driver Kystfart paa Panama og nærliggende Lande, synes samtlige Rederes Tonnage at være beskæftiget i udenlandsk Fart, uden Forbindelse med Panama.

De to største Skibe i Panamas Flaade er Hvalkogerierne »Vestfold« paa 14,547 og »Vikingen« paa 14,526 Tons, som sammen med 15 andre Hvalbaade paa 250—312 Tons repræsenterer 5 pCt. af hele Tonnagen.

Republiken Panamas Indtægt af Registreringsafgifter og Tonnageskat ventes for Aaret 1938 at komme til at ligge omkring 150,000 Dollars.

MEDDELELSER FRA DANSK

Meddelelse

Paa dertil givne Foranledning undlader Handelsministeriet ikke at henlede Opmærksomheden paa, at Siliciumjern og andre Silicium-Legeringer kan udvikle giftige Luftarter, hvorfor det Lastrum, i hvilke Ladning af denne Art føres, bør kunne ventileres kraftigt og være adskilt fra Beboelsesrum ved stærke, vandtætte Skodder. Under Lastning og Losning af saadanne Ladninger bør Lastrummene derhos ventileres kraftig ved Anvendelse af Kulsejl — Luftrør bør være ført til saavel Bunden af vedkommende Rum som foroven under Dækket og bør ikke føres igennem Beboelsesrum.

HANDELSBALANCEN I AUGUST

Efter at Handelsbalancen i fire Maaneder i Træk har vist Merudførsel, bragte August-Balancen, der offentliggjordes Tirsdag, en Merindførsel paa 3,3 Mill. Kr. Det samlede Resultat for Aarets første otte Maaneder er derefter en Merindførsel paa 36,3 Mill. Kr., medens de første otte Maaneder af 1937 viste en Merindførsel paa 96,8 Mill. Kr.

Baade Indførsel og Udførsel har i August i Aar været lidt mindre end i den tilsvarende Maaned i Fjor. Importens Værdi androg 129,7 Mill. Kr. mod 133,1 Mill. Kr. i August 1937, medens Eksportens Værdi inden for samme Tidsrum gik ned fra 128,3 til 126,4 Mill. Kr.

Alt i alt har vi i Aar indført for 1,056 Mill. Kr. en Nedgang paa 36,7 Mill. Kr. i Sammenligning med de første otte Maaneder i Fjor. Samtidig er Eksportens Værdi steget med 23,8 Mill. Kr. til 1,020 Mill. Kr.

Importnedgangen falder i det væsentlige paa Raastofferne. Raastofimporten har i Aar indtil nu andraget 322,3 Mill. Kr., en Nedgang paa 46 Mill. Kr. i Sammenligning med i Fjor, og i denne Forbindelse maa det naturligtvis erindres, at Raastofpriserne, navnlig i de første Maaneder af 1937, var svimlende høje.

Ogsaa Importværdien af de mindre bearbejdede Varer er gaaet ned (fra 389,7 til 376,9 Mill. Kr.), medens Importværdien af mere bearbejdede Varer er steget i Sammenligning med i Fjor (fra 335 til 357 Mill. Kr.).

Den stigende Eksportværdi falder i det væsentlige paa Landbrugsvarerne. Vi har i de første otte Maaneder i Aar eksporteret Landbrugsvarer for 722 Mill. Kr., hvilket i Sammenligning med den tilsvarende Periode i Fjor, giver en Stigning paa smaa 25 Mill. Kr. Industrieksporten viser derimod en lille Tilbagegang, idet dens Værdi inden for det nævnte Tidsrum er gaaet ned fra 261,3 til 255,7 Mill. Kr. Det er dog ikke nogen større Nedgang, der her er Tale om, naar man tager i Betragtning, at 1937 var et særlig gunstigt Aar for dansk Industrieksport. Eksportværdien af Gruppen *Andre Varer* er steget fra 37,7 til 42,2 Mill. Kroner.

Der er stadig betydelige Forskydninger i Samhandelen med vore to store Aftagerlande England og Tyskland. Værdien af vor Udførsel til Tyskland har i de første otte Maaneder i Aar udgjort 201 Mill. Kr., eller 18,4 Mill. Kr. mere end i samme Tidsrum i Fjor. Samtidig er Værdien af vor Import fra Tyskland gaaet ned fra 268,3 til 243,8 Mill. Kr.

Værdien af vor Eksport til England er inden for de samme Tidsrum vokset med 37 Mill. Kr. til 567,3 Mill. Kr., medens Værdien af vor Import fra England er faldet fra 429,7 til 373,8 Mill. Kr.

Ogsaa paa en Række andre Markeder har der været større og mindre Forskydninger. Importen fra Norge, Sverige, Finland, Sovjet, Holland, Schweiz, Ungarn og U. S. A. er gaaet frem, medens Importen fra Argentina, Belgien og Rumænien er gaaet tilbage. Foruden til Tyskland og England er Værdien af vor Udførsel til Sverige, Holland, Frankrig og Rumænien gaaet frem, medens Udførslen til Norge, Finland, Schweiz, Grækenland og U. S. A. er gaaet tilbage.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Radiofoni-Telegrammer til Skibe i Søen

Blandt de mange Foranstaltninger, der kom som Følge af den alvorlige Krisesituation skal vi blot nævne følgende:

Under Hensyn til den alvorlige Verdenssituation, hvorved der jo muligvis for Redere kan opstaa Vanskeligheder med at komme i Forbindelse med Skibe, der ikke er udstyret med Radiostation, har »Dansk Radio Akts.« ved Imødekommenhed fra Statstelegrafens og Statsradiofonis Side truffet følgende midlertidige Ordning gældende fra 29. September:

Statsradiofonien vil i Tidsrummet fra 10,53 Formiddag til 10,58 Formiddag paa Hverdage og fra 11,23 til 11,28

Formiddag paa Søndage (dansk Tid) stille Radionitjenselen til Statstelegrafens Disposition for Udsendelse af Telegrammer til danske Skibe i Søen, og dette vil ske over Radionitstationerne København og Kalundborg.

Saadanne Telegrammer kan indleveres hele Landet over og skal mærkes og adresseres som følger: Radiotelegram. Føreren af dansk Skib København. For at undgaa Misforstaaelser bør foruden Skibets Navn ogsaa dettes Hjemsted angives.

Taksten for saadanne Telegrammer vil være 40 Øre pr. Ord dog med en Minimumsafgift pr. Telegram af 10,00 Ør. Man kan paaregne, at Telegrammer, der er indleveret inden Kl. 10 Formiddag overalt i Landet, vil kunne blive udsendt samme Dags Formiddag mellem Kl. 10,53 og 10,58, dog kun under den Forudsætning, at der ikke tidligere er indleveret saa mange Telegrammer, at hele Tidsrummet er optaget.

Statstelegrafen henstiller til Rederierne, at Telegrammer indsendes i klart Sprog og i kortfattet Form saa tidligt som muligt, for at der i disse 5 Minutter kan udsendes saa mange Meddelelser som muligt. Telegrammerne vil blive oplæst i det nævnte Tidsrum i den Rækkefølge, hvori de er indleveret. Kodeord maa ikke benyttes.

Statstelegrafen gør ligeledes opmærksom paa, at saafremt der foreligger saa mange Telegrammer, at disse ikke kan ekspederes i den disponible Tid, vil de sidst indleverede Telegrammer blive udskudt til den paafølgende Dag.

Det er en Selvfølge, at man under denne Ordning ikke kan sende Telegrammer til Skibe, der er forsynet med Radiostation, og der er ligeledes fra Statstelegrafens Side udtrykkeligt pointeret, at da det er den alvorlige Situation, der skaber denne Tjeneste, maa man ikke vente, at samme bliver fortsat i normale Tider.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i August Maaned 1938

Danske	2,149	444,349
Svenske	379	91,384
Norske	28	38,159
Tyske	90	55,609
Engelske	33	168,167
Franske	6	24,539
Finske	36	33,166
Russiske	1	764
Hollandske	25	15,037
Letlandske	3	3,915
Estlandske	11	5,511
Islandske	3	2,209
Amerikanske	6	18,919
Polske	7	43,373
Panamaske	1	695
Ialt . . .	2,778	943,856

Havnetakster for Transittrafik i Gøteborg

I Anledning af det af Gøteborg By vedtagne Forslag om Takstforhøjelse for Skibe, som passerer Gøteborg, afholdtes et Møde i Karlstad i Nærværelse af Repræsentanter for Handelskamrene i Karlstad, Borås og Örebro o. s. v. Her overdroges det disse Handelskamre at indsende en Protest mod enhver Forhøjelse. Af Takstforhøjelsen fremgaar, at Havneafgiften for Skibe, som passerede Gøteborg for Indgaaende fra udenlandsk Havn, bliver 20 Øre pr. NRT. i Stedet for som nu 7 Øre og for Skibe fra indenrigsk Havn 14 Øre i Stedet for nu 7 Øre.

Som Støtte for denne Forhøjelse er anført to Hovedmotiver, deraf det ene, at Stockholm har indført Bestemmelse om, at passerende Skibe skal erlægge samme Afgift som ankommende Skibe, men derfor behøver da endelig Gøteborg Havn ikke at gøre noget lignende. Hvad angaar det andet Motiv siges Forhøjelsen at være til Fremme for kostbare indrettede Forbedringer, saasom Sejlrenden, Fyranordninger o. s. v., Handelskamrene hævder dog, at Sejlrenden eksisterede inden Havnen anlagdes, og hvis den ikke var blevet anlagt, vilde man heller ikke have behøvet de dyre Fyr o. s. v., og alle den Slags Foranstaltninger kunde have været truffet af Staten uden særlige Udgifts- eller Beskatning af de forbipasserende Skibe.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ny D.F.D.S. Baad

Det nye Passager-Motorskib til D. F. D. S.s Aarhusrute er blevet bestilt paa Skibsværftet i Helsingør. Det Forenede Dampskibs-Selskab har udsendt Meddelelse om, at Kontrakten er undertegnet.

Skibet vil blive af lignende Type som »Kronprins Olav«, dog saaledes, at Indretningen paa 3. Klasse bliver endnu bedre. Farten bliver ca. 19 Knob.

Den nye Aarhus-Baad skal være færdig til at indgaa i sin Rute i den kommende Sommer; den kommer til at sejle sammen med »C. F. Tielgen«, der i Mellemtiden skal

Videre fremhævede man Kanaltrafikens store Udgifter og Besværligheder, der opstaar, samt paapeger, hvordan Havnestyret i Gøteborg mange Gange rent ud maa forsvare, at man passerer fremfor at man bliver liggende og betaler.

Hvad angaar Fyrbelysninger og Sikkerhedsforanstaltninger har den passerende Trafik selvfølgelig stor Nytte af denne, men da Udgiften i 1938 er optaget til 34.300 Kr., burde Gennemgangstrafikken med den nugældende Takst i fuldt Maal kun betale sin Andel deri.

Gøteborgs Handelskammer har udtalt sig om Sagen, og er kommet til det Resultat, at megen unødigt Kritik er fremsat. Da Takstforhøjelsen skal dække planerede Anordninger til Nytte i lige høj Grad for den gennemgaaende som anden Trafik, anser man det ikke for urimeligt, at Havneafgifterne forhøjes herfor, men man mener dog, Forhøjelsen er lidt rigelig.

Vareomsætningen over Danzigs Havn i August Maaned 1938

Statistiken over Vareomsætningen over Danzigs Havn i August Maaned, offentliggjort uden Værdiangivelse, viser:

	Indførsel Mængde i t.	Udførsel Mængde i t.
1. Frembringelser af vegetabilsk Oprindelse	1,652,7	11,308,2
2. Frembringelser af animalsk Oprindelse	3,445,1	206,4
3. Frembringelser af mineralsk Oprindelse	131,855,9	364,742,9
4. Voks, Fedt, Olie af vegetabil og animalsk Oprindelse	313,1	25,6
5. Næringsmidler, Tobak	782,3	7,392,1
6. Kemiske og farmaceutiske Frembringelser	2,623,5	14,317,2
7. Læder, Pels, Lædervarer	38,2	35,7
8. Raastoffer og Tekstilvarer og Frembringelser deraf	223,4	68,4
9. Kautsjuk og Frembringelser deraf	120,0	0,8
10. Træ og Trævarer	770,7	67,355,9
11. Papir og Frembringelser deraf	997,7	269,1
12. Stenhuggerarbejder, keramiske Frembringelser	102,2	101,7
13. Metaller og Frembringelser deraf	1,959,7	6,989,4
14. Maskiner og Apparater, elektriske Remedier	205,0	106,4
15. Transportmidler	16,0	—
16. Vægte, Præcisionsværktøj, -instrumenter, -apparater, optisk Værktøj, Instrumenter og Apparater, Skrivemaskiner, Ure, Musikinstrumenter	1,0	0,7
17. Vaaben, Ammunition	—	0,1
18. Hatte, Paraplyer, Stokke, Modeartikler	—	0,2
19. Forskellige Frembringelser, som ikke er indholdte i andre Positioner	0,5	16,6
20. Kunstværker	—	0,1
21. Andet	0,8	12,0
	145,107,8	472,940,5

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Juli Maaned androg 199,674,2 Tons, Udførslen 507,008,4 Tons.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 3400 Tons Sild, ca. 2900 Tons Sten, ca. 114,800 Tons Erts, ca. 2500 Tons Svovlkies, ca. 10,900 Tons Kul, ca. 1900 Tons Garvestof, ca. 1500 Tons Jern og Staal.

Af hovedsagelig udførte Varer skal nævnes: ca. 6800 Tons Korn, ca. 3000 Tons Mel, ca. 342,800 Tons Kul, ca. 20,000 Tons Koks, ca. 2400 Tons Klid, ca. 1300 Tons Oliekager, ca. 3600 andet Kvægfoder, ca. 13,000 Tons Gødningstof, ca. 13,000 Tons Kali, ca. 67,000 Tons Tjære, ca. 4300 Tons Jern og Staal.

ombygges for at frembyde tilsvarende Bekvemmeligheder for Passagererne som det nye Skib. Dampren »Aarhus«, som derved bliver overtallig paa Aarhus-Ruten, skal til Sommer anvendes paa Ruten København—Frederikshavn; i øvrigt vil »Aarhus« blive anvendt til Aføsning paa Aarhus- og Aalborg-Ruterne, naar de andre Skibe er til Efter-syn.

To nye Ordre til B. & W.

Et Oslo-Rederi har bestilt to Diesel Cargo-Linere paa 9000 Tons hos Burmeister & Wain. De skal leveres i Løbet af 1939—1940.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den storpolitiske Lettelse, der har fundet Sted efter de 4 Stormagters Aftale i München har endnu ikke haft nogen nævneværdig Indflydelse paa Fragtmarkedet, idet saavel Rederne som Befragterne er meget reserverede.

River Plate Markedet har været roligt, selv om der naturligvis nu og da er sluttet et enkelt Skib, men alt i alt beløber Befragtingernes Antal sig næppe til mere end 8/10 Baade, som er betalt med Minimalraten. Markedet er stadig uden nævneværdig Efterspørgsel og de enkelte Ordre, der kommer frem, er hovedsagelig for handy size Skibe. Til Destinationer udenfor Minimalraterangen begrænser Efterspørgslen sig til en Baad for Hørfre fra Rosario til New York, for hvilken Forretning der indikeres 17/-, samt for 8,000 Ts. Hvede n. a. San Lorenzo/Japan, for hvilken Ordre der kan betales 19/-.

Ogsaa de andre Kornmarkeder har været uden fremtrædende Træk. St. Lawrence er jævnt støt for tidlig Tonnage paa Basis af Minimalraten, Efterspørgslen drejer sig hovedsagelig om handy size Tonnage. Fra Golfen er sluttet enkelte Baade paa Minimalratebasis til U.K./Cont., og fra Northern range er sluttet 5/6 Baade for Korn til Norge til Rater, der ligger mellem 20 og 21 Nkr. efter Størrelse. Australien viser kun sporadisk Interesse for Tonnage, og ogsaa for dette Markeds vedkommende synes Befragterne at foretrække handy size Tonnage. Majs fra Sydafrika har været uden Forretning, men fra Sortehavet er Russerne i Markedet paa Basis af 11/- til Antwerpen eller Rotterdam, 11/9d. til p.p. U.K.

For de øvrige oversøiske Markeders vedkommende er det stadig Scrapforretningen for Staterne til Japan, der er det mest fremtrædende Træk. En temmelig lang Række af Skibe er sluttet for saavel Oktober som Novbr. Lastning til Rater der ligger omkring \$4: Basis U.S. Atlantic, \$4.10 fra U.S. Gulf og omkring \$3.85 for California Lastning. Paa Netcharter er betalt \$3.90/\$4 fra Golfen til Japan, Option Dalny Lastning.

Sukker fra Cuba har kun vist ringe Interesse for Tonnage. 9,000 Ts. Sukker til Casablanca vil betale 15/- maaske 15/6d. for Oktober Lastning, og for 3,500

Ts. Sukker til Bordeaux indikeres 17/- à 17/6d. Til p.p. U.K. Cont. ligger Raten nominelt omkring 15/-.

Pacifickystens Markeder har været noget livligere. Fra British Columbia er sluttet temmelig mange Skibe paa sædvanlige f.i.o. terms til U.K. til Rater omkring 25/-, hvilket er en Stigning paa omkring 1/- à 1/6d. i Forhold til sidste Uge. Scrap California/Japan har vi allerede omtalt ovenfor, og af anden Transpacific Forretning skal nævnes Coos Bay/Columbia River-Shanghai, for hvilken indikeres £7,250 for 500,000 Cbft. Baad. — Pacific/Australien vil betale £5,000 for 430,000 Cbft. Baad, og Intercoastal lumber kan slutes til \$ 11, maaske 25 Cts. mere.

Østens Markeder er endnu ikke rigtigt vaagnet. Dalny eller Rashin/Rotterdam eller Hamburg indikerer omkring 29/- for Soyabønner for Okt./tidlig Novbr. Lastning. Ris fra Saigon er sluttet med græsk 6,000 Tonner til 28/6d., men for bedre Tonnage vil Befragterne betale 29/- maaske 29/6d. Sukker fra Java til Rotterdam betaler 29/- for Okt. Ladning.

De indiske Markeder er rolige. Kerner/Linsæd fra Madras Kysten er nominelt omkring 28/6d. værd.

Om de europæiske Markeder er der ikke store Ting at fortælle. Udgaende Kulforretning er uforandret, saavel til Middelhavet som til River Plate. Wales/Alexandria har betalt 6/- og Wales/Lower Plate har betalt Rater, der ligger mellem 12/- og 12/6d. afhængig af Størrelse og Position.

Middelhavet/hjem er uden fremtrædende Træk. Alexandria/London er sluttet til 13/6d. paa sædvanlig 60 Cbft.'s Basis. Erts Huelva/Corck har betalt 12/- og Esparto Algier/U.K. er sluttet til 19/-.

Fra Sortehavet er Russerne aabne for Tonnage for Kul Mariupol/U.S.N.H. til 12/-, Oktober.

Kulraten Østkyst/Danmark omkring 4/9d. à 5/-, afhængig af Størrelse og Expeditioner.

Trælastmarkederne er uforandrede.

Paa Timecharter Markedet vises der kun megen lidt Interesse for Tonnage. I Vestindia Farten er det nærmest umuligt at anbringe Tonnage medmindre man vil slutte til omkring \$1.25 for 6 Maaneder for 4,000 Tonnere. For stor Dieseltonnage cirkuleres forskellige Ordre for Perioder paa omkring 9/15 Maaneder til Rater, der ligger omkring 5/- for 12/13 Knobs Baade.

Finlands Kornskibe

De to sidste Skibe af den finske Kornflaade, der ventet med Ladninger fra Australien, er nu naaet frem til Kanalen. Den 4-mastede Bark »Olivebark«, som den 10. Maj gik fra Port Victoria, er efter en Rejse paa 185 Dage naaet til Falmouth for Ordre og »Archibald Russel«, som ligeledes den 10. Maj gik fra Port Germain, samme Havn som den forsvundne tyske Bark »Admiral Karpfanger«, befandt sig sidste Torsdag udfor Lizard. Med begge disse Skibe er flere danske Søfolk. De to her nævnte store Sejlskibe har ikke som de andre Skibe af den finske Kornflaade været begunstiget af Vindforholdene, og det er Aarsagen til den lange Rejse, der ellers normalt gennemføres paa omkring 110 til 120 Dage.

Det sidste af de 11 Skibe, der har hentet Korn i Australien, »Penang«, er betydelig forsinket paa Grund af Havari paa Riggen, som det fik sidst i Juni Maaned under en Orkan ved New Zealands Kyst, hvorfor det maatte søge Nødhavn for Reparation. »Penang«, der den 14. August forlod Dunedin, kan derfor først en Gang i Løbet af December Maaned ventes til Falmouth.

Devold-Ekspeditionen

Den 17. Juli drog Hallvard Devold-Ekspeditionen med Dampskibet »Rundehorn« til Sydøstgrønland fra Norge for at drive Laksefiskeri og eventuelt Helleflynderfiskeri paa Bankerne der, og siden har ingen set eller hørt noget til Ekspeditionen, og Tiden er nu saa langt fremskredet, at der er Grund til at nære Ængstelse for dens Skæbne.

Fru Devold har sat sig i Forbindelse med Handelsmini-

steriet, som igen har henvendt sig til Svalbard-Kontoret og til interesserede i Aalesund. Rederiforeningen, Sømandsforeningen og Skipperforeningen i Aalesund har rettet telegrafisk Henstilling til Ministeriet om, at der snarest muligt maa blive udsendt en Undsætningsekspedition. Sekretær John Glæver, Svalbard-Kontoret, oplyser, at han har modtaget en Henvendelse fra Ministeriet og svaret, at der hurtigst muligt man sendes en Undsætningsekspedition med et Ishavsskib for at forsøge at bringe Devold-Ekspeditionens Skæbne paa det rene. »Rundehorn« havde en Besætning paa 16 Mand.

Rødvins Anker i Nordsøen

Esbjergkutteren »Robert Schou E 62« kom forleden til Esbjerg med en mærkelig Fangst.

Paa Hjemturen fra Fiskepladsen observerede man i Horns Rev-Området en stor mørk Genstand flydende paa Vandet. Det viste sig at være et Fad Rødvind paa ca. 500 Liter. Tønden var ganske overgroet med Søgræs og har ligget i Vandet i adskillige Aar. — Man antager, at det drejer sig om en Tønde Vin fra Verdenskrigens Tid. Den er sandsynligvis flydt op fra Lasten af et sunket Skib.

25 Aars Jubilæum

Carlsbergs kendte Depotbestyrer i Havnegadepotet, Hr. Axel Jacobsen, fejrede den 1. Oktober 25 Aarsdagen for sin Ansættelse ved Carlsberg Bryggerierne. Axel Jacobsen begyndte sit Liv i Marinen, deltog i Kaptajn Am-drups Grønlandsekspedition, og blev efter sin Tilbagekomst fra Grønland ansat som Kontrollør ved Gamle Carlsberg. I 1929 blev han udnævnt til Depotbestyrer ved Carlsbergs

Havnegadedepot. Denne Stilling, som Axel Jacobsen er gaaet op i med megen Interesse, har skaffet ham en stor Bekendtskabskreds ikke mindst blandt Søens Folk, som han jo selv oprindeligt hørte til.

Sømandsmissionens Landsindsamling

I Anledning af Den danske Sømandsmissions Landsindsamling i Dagene 2.—4. November har Dronningen, der er Landsindsamlingens Protektrice, udtalt følgende:

»Den danske Sømandsmission henvender sig i Dagene 2.—4. November til alle danske Hjem og beder disse staa den bi i dens Arbejde blandt Havets Sønner i de hjemlige og fremmede Havne.

Det er mit Ønske, at vore Sømand, hvor de færdes i deres farlige Hverv, skal mærke, at det danske Folks og den danske Kirkes Kærlighed følger dem; og derfor anbefaler jeg Sømandsmissionens Landsindsamling til alle danske Mænd og Kvinder med Haab om, at denne vil muliggøre Fortsættelsen og Udvidelsen af Arbejdet.

Sorgenfri, den 12. September 1938.

Alexandrine.

Fiskeribanken

Kongeriget Danmarks Fiskeribank har udsendt Regnskab og Beretning for 5. Regnskabsaar fra 1. April 1937 til 31. Marts 1938. Dette Aar har ligesom de nærmest foregaaende Aar været præget af Fiskerierhvervets vanskelige Stilling, særlig med Hensyn til Afsætningsforholdene i Indland og Udland.

Fiskeribankens samlede Udlaan udgjorde pr. 31. Marts 1937 Kr. 4,880,129.94. Samtidig med den forannævnte Forøgelse er indgaaet Afdrag til samlet Beløb Kr. 5,790,514.35, og de samlede Udlaan pr 31. Marts 1938 andrager herefter Kr. 5,936,22.07.

Aarets samlede Renteindægter har udgjort Kr. 400,716.40.

For at skaffe Banken den størst mulige Renteindtægt har man midlertidigt anbragt en Del af Kassebeholdningen i 4 pCt. rentebærende Statsgældsbeviser 1937/40. De gennem Fiskeribanken ydede Laan er tilstaaet til Bygning af nye Fiskefartøjer og Anskaffelse af Motorer med Beløb Kr. 3,585,694.26 og til andre Formaal med Kr. 2,370,530.84.

Paa Foranledning af Ministeriet for Landbrug og Fiskeri har Banken udarbejdet Forslag til Fornylse af Fiskeriflaaaden gaaende ud paa, at der af Fiskeribanken ydes Laan med et Beløb af indtil ⅓ af Vurderingssummen for det nye Fartøj, og at der som forsøgsvis Ordning for et Tidsrum af 3 Aar fra Statens Side stilles et Beløb af 200,000 Kr. aarlig til Raadighed, hvoraf der i det enkelte Tilfælde indenfor et Maksimumsbeløb, svarende til 50 pCt. af Værdien af nyt Skibsskrog, kan ydes delt direkte Nybygningsstilskud og dels Tillægsaan. Dette Forslag er tilraadt af Ministeriet.

Salg af »Peter Wessel«

Det har længe været en kendt Sag, at Frederikshavn—Larvik-Færgen »Peter Wessel« irods et ret stort Passagerantal i sin anden Sæson ikke har givet stort mere end til Balance i Driften. Paa et Bestyrelsesmøde, afholdt i Oslo, er det nu besluttet at sælge Færgen, hvis man ikke kan faa et norsk Statstilskud.

Der er fra et Rederi i La Plata kommet et saa godt Tilbud om Overtagelse af »Peter Wessel«, at Bestyrelsen ikke har ment at kunne overse dette Tilbud.

Havari paa Rejsen

M.s. »Noah« har paa sin Rejse fra England til København med Porcelænsjerd været ude for et Havari, idet der straks efter Afrejsen fra England gik Brud paa Maskinen, og det tog derefter Skibet 10 Dage at naa til Danmark.

Skonnerten er nu ankommet til Hirtshals, hvor den i disse Dage faar Skaden udbedret, før Rejsen til København kan fortsættes.

Hirtshals-Kristiansand-Ruten

Ifølge Beregninger, der er foretaget i Trafikministeriet vedrørende den samlede Udgift til de omfattende Arbejder i Tilslutning til Norges-Ruten over Hirtshals og Kristiansand, vil Udgifterne ved Sammenlægning af Banegaardene i Hjørring og Arbejderne ved Hirtshals Havn komme til at andrage ca. 3½ Mill. Kr.

En saa stor Del af Arbejdet vil komme ind under Loven om Beskæftigelse af arbejdsløse, at man vil kunne regne med ca. 1 Mill. Kr. fra Socialministeriet. Hjørring Amt og By tilskylder ⅓ Mill. Kr., saaledes at der skal søges om ca. 2 Mill. Kr. paa Finansloven.

Det er Hensigten at søge Arbejderne i Hjørring og Hirtshals paabegyndt snarest, og i Trafikministeriet venter man, at de kan være i Gang sidst paa Efteraaret, idet en stor Del af Arbejderne skal være færdige, inden det nye Skib indsættes paa Norges-Ruten til næste Sommer.

Landsretssag

Ved Landsretten er behandlet en Sag, som en Tømmermand, en Matros og en Kok paa Marstalskonnerten »Her-

tha« har anlagt mod Skibsreder E. B. Kroman, Marstal. De tre Sagsøgere var forhyret med 3-m. Motorskonnert »Hertha«. Den 30. November 1936, da Skibet befandt sig i Kattegat, fandt Mandskabet Situationen saa faretruende, at de efter Aftale lagde deres Tøj ned i Storbaaden, der drev bort, uden at de kunde faa Forbindelse med den, hvorved de mistede deres Ejendele.

Ved Retten i Ærøskøbing blev Skibsreder Kromann fri-fundet for Erstatningskravet — 1400 Kr. — men de tre Sømand appellerede til Landsretten.

Skoleskibene »Fanø«s og »Rømø«s Togter i 1939

Rederiet J. Lauritzen har nu udsendt en Plan for Uddannelsen i Rederiets Skoleskibe for Aaret 1939, saavel for den allerede eksisterende Motorskonnert »Fanø«, som har været i Drift siden 1930, som for Søsterskibet »Rømø«, der forventes sat i Farts 1. Marts 1939.

For at komme i Betragtning som Elev paa disse 2 Skoleskibe kræves Real- eller Mellemskoleeksamen — eller 1 Aars Sejlads som Dæksdreng, samt de fornødne Syns- og Lægeattester.

Togterne, der paabegyndes i April 1939, beregnes at have en Varighed paa 8—9 Maaneder, og Eleverne, som faar en mindre Hyre, faar Uddannelse i alm. Sømandsskab og praktisk Navigation, samt Kendskab til alt Arbejde med Skibets Last: Lastning, Losning, Stuvning o. s. v. — hvilket maa siges at være en Fordel fremfor Eleverne fra det ikke-lastførende Statsskoleskib.

Efter endt Togt er Rederiet Eleverne, der er Plads til 8 i hvert Skib, behjælpelig med at skaffe dem den til Styrmandseksamen krævede Sejlads.

Ansøgningsblanketter til disse Skoleskibe faas paa Rederiets Kontor, Hammerensgade 1, Kbhvn. K.

»Karla«s Grundstødning i Limfjorden

I Svendborg Søret har Kaptajn A. Schou afgivet Søforklaring i Anledning af hans Skib, Motorgalease »Karla«s Grundstødning i Limfjorden. Ved Afgangen fra Aalborg var Vejret diset, og efter Mørkets Frembrud sænkede Taagen sig over Land, saa dette var tildels skjult, hvorimod Ledesfyrene var ret tydelige. Da han var naaet omtrent ved Mou Bro, observerede han en ret stor, indgaaende Damper, for hvilken han holdt sit Skib noget til Styrbord, saaledes at Ledesfyrene skiltes, samtidig med at han nedsatte sin Fart. Umiddelbart forinden han skulde passere Damperen, blev han præjet fra denne om, at han skulde holde sit Skib mere til Styrbord, hvad han gjorde, da han ikke troede, at hans Skib var saa nær Grunden, som det i Virkeligheden var, idet det straks efter tog Grunden. Naar han ikke var helt klar over, hvor Skibet befandt sig, skyldtes det, at han ikke kunde faa Øje paa Hals Vinkelfyr, der staa meget lavt og derfor har været skjult af den lavtliggende Taage, ualet Lysene fra Hals By var synlige.

Rederiplaner i Nykøbing M.

I Nykøbing M. har en Kreds af Borgere afholdt et Møde angaaende Dannelsen af et Rederi. Man paatænker foreløbig at købe et Skib paa 175 Tons, som er under Bygning paa Søren Larsens Skibsværft. Prisen herfor er 90,000 Kr., og der skal derefter startes et Aktieselskab med Køb af Skibet for Øje.

»Canal Chucao«

Den tidligere »Østbornholm« er nu paa Nordhavnsværftet overtaget af Chiles Regering, der har købt Damperen. Den har faaet Navnet »Canal Chucao« med Hjemsted i Puerto Monte. Der er ankommet en Besætning paa 27 Mand, og Onsdag afsjælede Damperen til Chile via Zeebrügge.

Polakker paa Fiskeri ved Skagen

To polske Storkuttere »Cecylia« og »Mia« fra Gdynia er ankommen til Skagen for med Havnen som Basis at drive Trawlffiskeri efter Jomfruhammer og Sild. Førstnævnte Baad driver Fiskeriet, medens den sidstnævnte fungerer som flydende Hermelikfabrik. 7 Mænd og 3 Kvinder deltager i Ekspeditionen for at fange og rense Fisken.

Speditionshvervet i England

Paa sidste Generalforsamling i London Shipping and Forwarding Agents Conference blev Spørgsmaalet om Speditionserhvervets Koncessionering i England atter indgaaende drøftet.

Man henviste ifølge Nordisk Speditør-Forbunds Tidsskrift til, at dette Spørgsmaal i sin Tid har været Genstand for Forhandlinger i The British Association of Shipping Forwarding Agents, og at Udsigterne til Gennemførelsen af Koncessions-Tvang nu var meget gunstige end tidligere. Paa den anden Side blev der ogsaa givet Udtryk for den Mening, at Fordelene ved Koncessionering var tvivlsomme for Speditørerne. Hvis f. Eks. Koncessionen kun blev tildelt for en vis Tid, vilde dens Værdi for et Speditionsforetagende være tvivlsomt; endvidere kunde det

ved Udførelse af en Forretning, blev truet med Fratagelse hænde, at en Speditor, der kom til at begaa en Fejl af Koncessionen.

Ivaran-Linien

Det norske Rederi »Ivarans Rederi«, har i en Aarrække holdt tre Motorskibe i Liniefart mellem New York og andre Atlanterhavshavne til Rio de Janeiro, Santos og Buenos Aires. Linien har hidtil været drevet under Navnet Mooremack Linie med Moore & McCormack som Disponenter, men da dette Firma nu er Disponenter for en statsunderstøttet amerikansk Linie, og som Følge deraf ikke kan repræsentere den norske Linie, vil denne blive drevet under Navnet »Ivaran-Linie«. Den amerikanske Repræsentant bliver Mr. Lesler N. Stockart, medens Repræsentationen i Sydamerika bliver uforandret.

Godsbefordring til Søs

Paa *Fabritius & Sønners Forlag* i Oslo er udkommet: »Godsbefordring til Sjø« af den tidligere Direktør i Nordisk Skibsrederforening *Johs. Jantzen*.

Det er nu over 25 Aar siden Direktør Jantzens Haandbog: »Certe-partier og Konnossementer« udkom. Den er saa godt som udsolgt og trænger af flere Aarsager til en Afløser. Det er nødvendigt at føre den a jour; først og fremmest behøves en Fremstilling af de nye fælles Lovbestemmelser om Befragtning, som er vedtaget i Danmark, Norge og Sverige og naarsomhelst kan ventes vedtaget i Finland. Dertil kommer Haagreglerne, hvis Uklarhed paa mange Punkter gør en Vejledning nødvendig.

Under disse Omstændigheder vil *Johs. Jantzens* nye Haandbog »Godsbefordring til Sjø« kunne paaregne Interesse hos alle, der har med Skibsart at gøre.

Til Indledning gives en Fremstilling af Fragtaf-talens Tilblivelse, og der er heri lagt særlig Vægt paa at udrede Skibsmæglerens Retstilling, hans Medvirken ved Fragtaf-talens Oprettelse, hans Ansvar, Kommission, Arbejde som Skibets Agent o.s.v.

Sølovens nye Befragtningsregler gennemgaas Paragraf for Paragraf med Forklaringer og Henvisninger til Domme og Citater o. s. v. Tidsbefragtning behandles i nøje Til-knytning til *Dir. Jantzens* for 16 Aar siden udgivne Bog

om samme Emne. Den er dog ført a jour og bragt i Overensstemmelse med de nye Lovregler, som er oplaget i de fælles nordiske Søløve.

Der gives en Fremstilling af Haagreglerne, deres Oprindelse, Motivering og Formaal med Forklaring af hver enkelt Artikel. Der redegøres for afvigende Opfattelser og de mere betydningsfulde Afgørelser, særlig ved engelske Domstole.

Bogen er paa ialt 670 Sider og har et meget udførligt Sagregister. Den har sin Mission og skal nok finde Vej ud til skibsfartsinteresserede Krese i hele Norden.

Ny Skibsmægler i Kerteminde

Under 30. September er der i Henhold til Næringslov af 28. April 1931 gennem Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddelt N. K. Jørgensen Bestikkelse som stats- autoriseret Skibsmægler i Kerteminde med Forpligtelse til at have Forretningslokale eller i Mangel heraf Bopæl i nævnte By.

Forlist Trawler

Fra Tromsø telegraferes, at den britiske Trawler »San Sebastian« af Hull er grundstødt paa Tagg-Odden paa Bjørnøen Torsdag Aften. Ifølge en Meddelelse til den britiske Vicekonsul i Tromsø er Trawleren totalt forlist, og hele Besætningen, 15 Mand, maa anses for at være omkommet. Bjergningsdamperen »Jason« har været oppe ved Strandingsstedet og har fundet to Lig i Trawleren.

PERSONALIA

50 Aar

En af Statsbancernes Søfartsafdelings kendte Officerer, Styrmand *Carl Johan Larsen* fyldte Mandag 50 Aar.

Styrmand Larsen, der er født i Svendborg, kom til Søs med de kendte Svendborgskonnerter og senere med store Sejlskibe. I 1908—09 tog han Styrmandseksamen og sejlede derefter med Dampskibe, navnlig paa Middelhavet og Østersøen. I 1915 fik han Ansættelse i De danske Statsbaner, hvor han har gjort Tjeneste ved de forskellige Over-farter, og han fungerer nu som Afløsningsfører ved Store-bæltsoverfarten.

POSITIONSLISTE PR. 4. OKTOBER 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. London 24.9.
s.s. *Aaro*, Bastrup, ank. Bremen 2.10.
s.s. *Aaro* pass. Helsingør 15.9.
s.s. *Aase* afg. Lisbon 22.9. til Leghorn.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Rotterdam 9.9.
s.s. *Absalon* ank. Leningrad 5.9.
m.s. *African Reefer* pass. Mona 2.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Göteborg 4.10. udg.
s.s. *Agnete* afg. Kbhvn. 27.9. til Gdynia.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. London 29.9.
s.s. *Alabama* afg. Oslo 3.10. til Vejle.
s.s. *Alf* afg. Lorient 28.9. til Leith.
s.s. *Alfa* ank. Oran 4.10.
s.s. *Agarve* afg. Kalamala 1.10. til Oran.
s.s. *Algier* ank. Beyrouth 30.9.
m.s. *Almena* afg. New York 15.9. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Hamborg 4.10. for Kbhvn. hjg.
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Rotterdam 29.9.
m.s. *American Reefer* pass. Dungeness 2.10.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Cristobal 30.9. for Los Angeles udg.
m.s. *Anglo Mærsk* pass. Gibraltar 24.9. østg.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Panama 21.9.
s.s. *Anna* afg. Oporto 4.10.
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Dondrahead 2.10. for Port Said hjg.
s.s. *Anne* ank. Kbhvn. 18.9.
m.s. *Argentina* afg. København 20.9. til River Plate.
m.s. *Arizona* afg. Angra dos Reis 25.9. til København.
s.s. *Arnold Mærsk* pass. Gibraltar 24.9. østg.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. San Francisco 1.10. til Yokohama.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Mossel Bay 2.10. udg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Bo'ness 2.10.
s.s. *Astaug* ank. Beirut 10.9.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, pass. Fair Isle 25.9.
m.s. *Asnæs* pass. Dunnet Head 3.10.
s.s. *Astra* afg. Zeebrügge 12.9.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. New York 10.9. til Venezuela.
m.s. *Australian Reefer* ank. Seattle 23.9.
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Pentlandfirth 30.9. for Las Palmas udg.
s.s. *Avance* afg. Esbjerg 14.9. til Burntisland.

B

s.s. *Belgien* afg. Kbhvn. 28.9. til Gdynia.
m.t. *Bente Mærsk* pass. Gibraltar 27.9. vestg.
s.s. *Berghus* afg. København 4.10. til Stettin.
s.s. *Bertha* ank. Seaham 27.9.

s.s. *Bes* pass. Skagen 2.10.
s.s. *Betta* afg. Kotka 4.10.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Philadelphia 29.9. til Nuevitas.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Swansea 1.10.
s.s. *Birgitte* afg. Porsgrunn 22.9. til St. Stephen.
s.s. *Birte* oplagt her.
s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Breston 21.9. til Onega.
m.s. *Boringia*, Kolls, af. Port Said 2.10. for Marseille hjg.
m.s. *Bornholm*, Sørensen, ank. Sorel 1.10.
s.s. *Bothal*, Frederiksen, afg. Danzig 29.9. til Rouen.
s.s. *Brasilien* afg. Madeira 1.10. til Stavanger.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Bueons Aires 2.10.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Avonmouth 1.10.
s.s. *Britta* ank. Goole 30.9.
s.s. *Broholm* afg. Lissabon 30.9. til Alexandria.
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass 45,46 N, 56,36 W. 30.9. p. R. t. New York.
s.s. *Brynhild* afg. Montreal 28.9. til Aalborg.

C

m.s. *California* afg. København 17.9. til River Plate.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Astoria 23.9. for San Francisco hjg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. St. Vinzent 27.9.
s.s. *Carmen* ank. Patras 3.10.
m.t. *Caroline Mærsk* pass. Cuxhaven 24.9.
s.s. *Charkow* ank. København 3.10.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Antwerpen 25.9. til Rotterdam.
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Kotka 4.10. udg.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Mona 1.10.
m.s. *Chr. Holm* ventes Le Havre 6.10.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Cuba 15.9.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Manaos 27.9.
s.s. *Christiansborg* pass. Gibraltar 2.10.
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Danzig 2.10. til Rouen.
s.s. *Clara*, Jensen, ank. Thames 27.9.
m.s. *Columbia*, Broner, afg. forv. Christmas Isl. 4.10.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Walvis Bay 25.9. til Tanga.
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Swansea 28.9.

D

s.s. *Dagmar* afg. Frederikshavn 3.10.
s.s. *Dagmar* ank. København 3.10.
s.s. *Dagmar Clausen* ank. Norrköping 29.9.
s.s. *Dania*, Danholt, pass. Holtenau 2.10. til Aarhus.
m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Port Said 4.10. udg.
m.s. *Danmark* ventes England 8.10.
s.s. *Delaware* afg. New York 28.9. til Oslo.
m.s. *Duala*, Larsen, pass. Panama Canal 3.10. for Seattle udg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

4.10.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	469,50	AMSTERDAM.....	255,65
BERLIN.....	187,60	STOCKHOLM.....	115,55
PARIS.....	12,65	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	79,45	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	107,10	PRAG.....	16,35
ROM.....	24,95	WARSAWA.....	88,60

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Boston 20.9.
 s.s. *Edv. Nissen* afg. Tunis 18.9.
 s.s. *Effe Mærsk* afg. Svendborg 15.9.
 s.s. *Egholm* afg. København 1.10. til Antwerpen.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Rotterdam 28.9.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Havre 24.9. til Aruba.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. New Orleans La. 3.10.
 s.s. *Elisabeth* ank. Helsingfors 28.9.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* pass. Hanstholm 29.9. vestg.
 s.s. *Ellen* afg. Odense 19.9.
 s.s. *Ellensborg* pass. Skagen 3.10.
 s.s. *Else* afg. Koivisto 4.10.
 s.s. *Emanuel* afg. Louisburg N.S. 24.9. til Londonderry.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Thessaloniki 22.9.
 m.t. *Enuna Mærsk* afg. Suez 25.9. til Bahrein.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Danzig 2.10.
 s.s. *Energi* ank. Belfast 2.10.
 s.s. *Enigheden* oplagt.
 s.s. *Erik Boye* afg. Cuba 8.9.
 s.s. *Erindring* oplagt.
 s.s. *Erna* ank. Kbhvn. 30.9.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. St Thomas 28.9. for London hjg.
 s.s. *Ester* pass. Duncansbyrd 4.10.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Archangel 25.9.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Odense 3.10.
 s.s. *Estrid* afg. Barry 5.9. til Rio de Janeiro.
 m.s. *Europa*, A. Rasmussen, ank. Hull 1.10. hjg.

F

m.v. *Fano* ank. Holbæk 1.10.
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Archangel 30.9.
 s.s. *Finland* afg. Ghent 28.9. til Firth of Forth.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, pass. San Bernardino 1.10. for San Francisco hjg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Gibraltar 1.10.
 s.s. *Frankrig* ank. Kbhvn. 30.9.
 s.s. *Fredensborg* afg. Fowey 24.9.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Gdynia 2.10.
 s.s. *Freja* ank. London 28.9.
 s.s. *Frida* afg. Valparaiso 4.10.
 s.s. *Frode* afg. Göteborg 20.9. til Portland, Me.
 s.s. *Fylla* afg. Bridgewater 29.9. til Antwerpen.

G

s.s. *Georgia* afg. København 30.9. til Gulfen.
 s.s. *Gerd* afg. Baltimore 22.9. til Guanta.
 s.s. *Gerda* afg. Malta 30.9.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Barry 1.10.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Yokohoma 23.9. til New York.
 s.s. *Gorm* ank. Nørresundby 1.10.
 s.s. *Grete* afg. Algier 1.10.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Shanghai 30.9.
 s.s. *Grønland* afg. Svendborg 1.10. til Danzig.
 s.s. *Gudena* ank. Antwerpen 28.9.
 s.s. *Gudrun* afg. New York 23.9. til Antwerpen.
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Philadelphia 15.9.
 s.s. *Gunhild* ank. Goole 18.9.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Bayonne 28.9. til Huelva.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Chefoo 6.9. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. New York 9.9. til Port William.

H

s.s. *H. H. Petersen* pass. Harstad 1.10. sydgaaende.
 s.s. *Hajnia*, Ravn, ank. Stettin 1.10.
 s.s. *Haljdan* ank. Danzig 3.10.
 s.s. *Haland*, Andersen, afg. Aalborg 1.10. til Hartlepool.
 s.s. *Hanne* pass. Lødingen 23.9. nordg.
 s.s. *Hans Broge* ank. Leningrad 26.9.
 s.s. *Hans*, From, pass. Helsingør 5.10. nordg.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Boston 28.9.
 s.s. *Harald Dok* i Frederikshavn.
 s.s. *Harriet* pass. Finisterre 3.10.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 2.10.
 s.s. *Helene* pass. Scaw (Skagen) 4.10.
 m.s. *Helvig* ank. Helsingør 27.9. for Reparation.
 m.s. *Henning Mærsk* ank. Havre 15.9.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Skagen 23.9. vestg.
 m.s. *Herdis* ank. New York 3.9.
 s.s. *Hilde* afg. Tyne 17.9. til Halifax.

s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 1.10.
 s.s. *Holland* ank. Kbhvn. 3.10.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Cebu 2.10. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Immingham 28.9.
 s.s. *Inger* afg. Malta 1.10.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Gibraltar 18.9. til London.
 s.s. *Inger Toft* ank. Wales 2.10.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Liverpool 29.9.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Avonmouth 2.10.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Kbhvn. 3.10. til Methil.
 s.s. *Ivar* afg. New York 4.10. til Oslo.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. København 2.10.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Frederikshavn 25.9.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Tampico 16.9.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Shanghai 3.10. for Hakodate udg.
 s.s. *Jenny* afg. Le Verdon 1.10.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Cardenas 15.9.
 s.s. *Johanne* afg. Kemi 3.10.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Casablanca 23.9.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 3.10.
 s.s. *Jonna* afg. Cardiff 27.9.
 s.s. *Juliane* pass. Helsingør 28.9. nordg.
 s.s. *Jutta* afg. Kemi 3.10.
 s.s. *Jægersborg* ank. London 28.9.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Suez 3.10. for Aden udg.
 s.s. *Jytte* afg. Kbhvn. 19.9. til Bremen.

K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt her.
 s.s. *Kalø*, Brockmann, afg. Falmouth 30.9.
 s.s. *Karen* pass. Dungeness 20.9.
 s.s. *Karen Toft* pass. Cape Race 27.9.
 s.s. *Karla* afg. Seie 4.10.
 s.s. *Katholm* afg. Swansea 4.10. til København.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Port Arthur 16.9.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Råfsø 17.9.
 s.s. *Kentucky* ank. Galveston 28.9.
 s.s. *Kirsten* afg. Cork 1.9. til Goole.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Kbhvn. 27.9. til Onega.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Quebec 24.9. til Newfoundland.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Methil 27.9.
 s.s. *Knud* ank. Manchester 3.10.
 s.s. *Knut* pass. Kbhvns. Red 18.9.
 s.s. *Kongea* ank. Lemvig 24.9.

L

s.s. *Laila* afg. Iquique 1.10.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Bangkok 4.10.
 s.s. *Lars Kruse* opl.
 s.s. *Laura* afg. Zeebrügge 21.9.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Havana 23.9.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. New York 22.9. til Gdynia.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Randers 1.10.
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 29.9.
 s.s. *Lilian* pass. Gibraltar 2.10.
 s.s. *Lily* pass. Skagen 29.9. sydg.
 s.s. *Linda* afg. Tel Aviv 4.10.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Danzig 27.9. til Manchester.
 s.s. *Lotta* ank. Rotterdam 28.9.
 s.s. *Lotte* afg. Blyth 28.9. til Hamburg.
 m.s. *Louisiana* afg. Buenos Aires 4.10. til Norge.
 m.s. *Lundby* afg. Bermuda 1.10. til St. Kitts etc.
 s.s. *Lynæs* pass. Great Yarmouth 2.10.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Tampico 23.9. til Baltimore.
 s.s. *Magnus* afg. København 4.10. til Dunkirk.
 s.s. *Maja* afg. Aarhus 2.10.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Vancouver 2.10. for San Francisco hjg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Norfolk 29.9.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Manila 25.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, oplagt her.
 s.s. *Margrete* pass. Skagen 27.9. sydg.
 s.s. *Margrethe* ank. London 4.10.
 s.s. *Marianne* pass. Gdynia 16.9.
 m.s. *Marocco* afg. Nakskov 3.10. til Gdynia.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Ostermoor 10.9.
 s.s. *Marie Toft* afg. Setubal 29.9.
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 30.9.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Port Everglades 15.9.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Brahestad 21.9.
 s.s. *Marx* ank. Bo'ness 29.9.
 s.s. *Maryland* afg. Rio 21.9. til Madeira.
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Dungeness 15.9. vestg.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Hamborg 2.10. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 28.9.
 s.s. *Mette* ank. Aalborg 24.9.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Hongkong 7.8. til Swatow.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Kbhvn. 1.10. til Bremen.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.
 s.s. *Najaden* pass. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *Nancy* afg. Odense 5.10.
 s.s. *Nerma* pass. Kbhvn. 5.10.
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 22.9. til Santos.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. N. Waterweg 15.9. til Father Point.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Baltimore 23.9.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Archangelsk 5.10.
 s.s. *Niobe* ank. Genoa 3.10.
 s.s. *Norco* afg. Vardø 12.9. til Archangel.
 m.s. *Nordbo* pass. Gibraltar 29.9. vestg.
 s.s. *Nordborg* afg. Baltimore 29.9.
 s.s. *Nordby* ank. Danzig 12.9.
 m.s. *Norden* afg. New York 24.9. til Iloilo.
 m.s. *Nordfarer* ank. New York 30.9.
 m.s. *Nordhavet* ank. Aberdeen 28.9.
 m.s. *Nordhval* ank. Cristóbal 13.9.
 m.s. *Nordkap* ank. Rio de Janeiro 14.9.
 s.s. *Nordlys* ank. Sydney, N.S. 12.9.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. St. John NB. 30.9.
 s.s. *Nordpol* ank. Cebu 23.9.
 m.s. *Nordvest* ank. Moji 8.9.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 4.10.
 s.s. *Olga* ank. Horsens 18.9.
 m.s. *Olga S.* afg. Vlissingen 29.9. til Alexandria.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Port Talbot 26.9. til St. John's (N.F.).
 m.s. *Olympia*, Lorentzen, ank. Mackenzie 1.10.
 m.s. *Oregon* afg. Rotterdam 29.9. til River Plate.
 s.s. *Orion* ank. Onega 11.9.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Køge 1.10.
 s.s. *Otto Petersen* ank. St. Vincent 30.8.
 s.s. *Ove Toft* ligger i Frederikshavn.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Grangemouth 29.9.
 s.s. *P. N. Danm* afg. New York 19.9.
 m.s. *Panama*, Juul-Christensen, pass. Gibraltar 3.10. for Rotterdam hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 1.10.
 s.s. *Paula* ank. Thame 30.9.
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Malacca 4.10. for Port Swentenham hjg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Yokohama 10.9. til New York.
 s.s. *Pia* pass. Needles 1.10.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Riga 3.10. til Dundalk.
 s.s. *Polly* ank. Pillau 26.9.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Alexandria 25.9. til Port Said.
 s.s. *Randa* afg. Cannes 3.10.
 s.s. *Riga* ank. Middlesbrough 4.10.
 s.s. *Rigmor* ank. Whitehaven 18.9.
 s.s. *Rikke* ank. Baltimore 26.9.
 s.s. *Rita* ank. København 3.10.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Kbhvn. 15.9. til Oslo
 s.s. *Robert* ank. Swansen 19.9.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 26.9. til Philadelphia.
 s.s. *Rosenborg* ank. Rouen 29.9.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 4.10. til København.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. New York 29.9. til Moji.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Texas City 19.9.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Flensburg 3.10.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Boulogne 2.10.
 s.s. *Sejrø*, Teilman-Thomsen, ank. New York 28.9.
 s.s. *Selma* ank. Malaga 3.10.

s.s. *Sessu* ank. New York 24.9.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Port Said 1.10. for Tunis hjg.
 s.s. *Sicilien* afg. Palermo 30.9. til Lissabon.
 s.s. *Signe* ank. Kalundborg 12.9.
 s.s. *Sigrid* ank. Svendborg 13.9.
 s.s. *Silkeborg* pass. Lödingen 1.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Riga 1.10.
 s.s. *Skagen* ank. Tyne 1.10.
 s.s. *Skagerak* afg. Emden 28.9. til Skive.
 s.s. *Skandia* ank. Manchester 2.10.
 s.s. *Skjold* ank. Bordeaux 4.10.
 s.s. *Skodsborg* ank. Ivigtut 27.9.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 4.10. til Gdynia og Danzig.
 m.s. *Stesvig*, Haure-Petersen, søsat Helsingør 20.8.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Barry 28.9. til Newfoundland.
 s.s. *Sophie* ank. Kemi 17.9.
 s.s. *Stadion II* ank. Randers 4.10.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Newport News 18.9.
 s.s. *Stella* afg. Cagliari 4.10.
 m.s. *Stensby* pass. Panama 28.9. p. R. t. Vancouver.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Boston 25.9.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Kbhvn. 1.10.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Prawle Pt. 30.9. østg.
 s.s. *Svanhild* afg. Neufahrwasser 3.10. til Aalborg.
 s.s. *Svanholm* afg. Lissabon 1.10. til Antwerpen.
 s.s. *Svava* afg. Sukkertoppen 30.9. til København.
 s.s. *Svend Pii* ank. Bathurst 16.9.
 s.s. *Søborg* ank. Antwerpen 3.10.

T

s.s. *Taarnholm* Dok i Frederikshavn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Port Kembla 3.10.
 s.s. *Tanja* ank. Jacobstad 4.10.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Kobe 1.10.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Bergen 4.10. til Goole.
 s.s. *Tekla* ank. Bordeaux 24.9.
 s.s. *Tennessee* afg. Santos 4.10. til Rio.
 m.s. *Thyra S.* afg. Hull 22.9. til Port Williams.
 s.s. *Tomsk* ank. Antwerpen 4.10.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Haderslev 5.10. til Kbhvn.
 s.s. *Tove* afg. Kbhvn. 28.9. til Slanvanger.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. La Guaira 24.9.
 s.s. *Transporter* afg. Methil 28.9. til Odense.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Bremen 5.10. til Kbhvn.
 s.s. *Trondhjem* ank. Bergen 3.10.
 m.s. *Tureby* forv. til New York 7.10.
 s.s. *Tula* afg. København 3.10. til Manchester.
 m.s. *Tunis* ank. Casablanca 2.10.

U

s.s. *Ulla* afg. Malta 1.10.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Tyne 12.9.
 s.s. *Uranienborg* afg. Fowey 22.9.

V

s.s. *Valborg* ank. Bureå 19.9.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Rouen 2.10.
 s.s. *Venus* afg. Port Alfred 8.9.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Kbhvn. 15.9. til Oslo.
 s.s. *Viborg* pass. Læsørende 4.10.
 s.s. *Viola* ank. London 30.9.
 s.s. *Virginia* afg. Aarhus 4.10. til Odense.
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Kbhvn. 24.9.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. London 30.9.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 30.9. til Dieppe.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 4.10. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 24.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULD«
STIFTET 1897
GARANTI- OG RESERVEFOND
CA. 1.600.000 KR.

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

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762 Amaliegade 43,
Efter Kl. 6 Ørdrup 3096
Telgr.-Adr.: Stores København K.

Lager af alle Skibsforraadnede

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —
Brasilien — Nordafrika — Italien —
Spanien — Portugal — Frankrig —
Belgien — Tyskland — Storbritannien —
Island — Norge — Sverige — Danmark —
Lettland — Litauen — Estland —

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDEB:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:
84880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 5. Oktober 1938.

Nr. 40.

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

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

I. Østersøen.

2852. Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde normal.
Dybden i Indsejlingen til Rødby Havn er atter normal 4,5 m.
Rødby Havn: c. 54° 39' N. 11° 21' E.
(E. f. S. Nr. 36/2595 1938. Havnolods, Side 170.)
2853. (P). Danmark. Bornholm. Dueodde S.-lige Fyr. Sirene flyttes.
Den 10. Oktober d. A. eller snarest derefter vil den W.-lige Sirene ved Dueodde S.-lige Fyr blive flyttet fra sin nuværende Plads frem til den forreste Klitrække, c. 450 m og c. 150° fra Fyret.
Taagesignalet vil fremtidig blive afgivet fra et c. 5 m højt, firkantet Sirenhaus. Karakteren uforandret.
Dueodde S.-lige Fyr: 54° 59' 32" N. 15° 04' 43" E.
(Fyr-Port. Nr. 496.)
2854. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken Fyrskib midlertidig ombyttet.
(U. f. s. Nr. 39/2733. Stockholm 1938.)
Fyrskibet *Västra Banken* paa c. 60° 54' N. 17° 56' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Lufttaagesignalkarakter er uforandret. Reservefyrskibet er forsynet med Radio-telegrafstation.
(E. f. S. Nr. 36/2598 1938.)
2855. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 39/2681. Stockholm 1938.)
Fyrskibet *Finngrundet* paa c. 61° 04' N. 18° 40' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 35/2528 1938.)
2856. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Lys- og Klokketønde inddraget.
(Telegram fra Lodakaptajnen i Oulu.)
Lys- og Klokketønden *Kemi* paa c. 65° 28' N. 24° 20' E. er inddraget.

2857. Tyskland. Femern W. Vrag fjernet.
(Meddelelse fra Svitzers Bjergningsentreprise.)
Vraget af Tjalken *Hercules*, der laa sunket paa c. 54° 32',₇ N. 10° 45',₆ E., er hævet og fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 37/2659 1938.)
2858. (T). Tyskland. Adlergrund Fyrskib. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
(N. f. S. Nr. 39/4107. Berlin 1938.)
Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Adlergrund* paa c. 54° 50' N. 14° 22' E. er for Tiden ude af Virksomhed.
2859. (T). Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Luftfyr Brændetid.
(N. f. S. Nr. 39/4202. Berlin 1938.)
E. f. S. Nr. 13/937 1938 annulleres og erstattes med:
Brændetiden for nedennævnte Luftfyr er indtil videre fra Kl. 2200 til Kl. 0600:
Schürsdorf c. 54° 00',₆ N. 10° 42',₀ E. *Gr. Schlamin. Görtz.*

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

2860. Sverige. Sundet. Malmö. Klokketønde inddraget.
(U. f. S. Nr. 39/2692. Stockholm 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 31/2275 1938 meddeles, at Taagesignalklokken paa Lys- og Klokketønden *Malmö ränna, yttre* paa c. 55° 37',₇ N. 12° 59',₀ E. atter er i Virksomhed og den midlertidig udlagte Klokketønde inddraget.
(E. f. S. Nr. 31/2275 1938.)
2861. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Højestene Løb. Fyrpæles og Klokketøndes Pladser.
- | | | | | |
|----|----------------------|-------------------|----------------|----------------|
| a. | <i>Højestene Løb</i> | N.-ligste Fyrpæl: | 54° 59' 46" N. | 10° 30' 13" E. |
| b. | — | — mellemste — | 54° 59' 06" N. | 10° 29' 14" E. |
| c. | — | S.-ligste — | 54° 58' 09" N. | 10° 27' 53" E. |
| d. | — | Klokketønde: | 54° 57' 52" N. | 10° 27' 37" E. |
- (Kort Nr. 297, 241, 298, 279 og 280. Fyr-Port. Nr. 730 og 731.)
2862. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørlyb. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 28. September d. A. af *Klørlyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være aftaget til 2,₈ m.
c. 54° 50',₆ N. 10° 33',₁ E.
(E. f. S. Nr. 35/2593 1938. Kort Nr. 297.)
2863. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Mürwik. Oplysning om Fyrbelysning.
(N. f. S. Nr. 39/4117. Berlin 1938.)
- Paa den S.-lige Bro, *Blücherbroen*, er paa 54° 48' 35" N. 9° 27' 22" E. paa Duc d'Alben ud for Broen tændt et Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 7,₅ m. Synsvidde: 2 Sm. Graa Jernbetonmast.
 - Omkring Juli 1939 tændes paa S.-Enden af den N.-lige Bro, *Württembergbroen*, paa 54° 48' 40" N. 9° 27' 24" E. et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 7,₅ m. Synsvidde: 2 Sm. Graa Jernbetonmast.
(Kort Nr. 321 og 319. Danske Lods, Side 384.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2864. Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Langør. Oplysning om Varpetønder.
Ved *Langør* Havn findes 2 sorte Varpetønder, som følger:
- Den E.-ligste i 3,₉ m Vand paa 55° 54' 37" N. 10° 38' 54" E.
 - W.-ligste i 4,₆ m — — 55° 54' 39" N. 10° 38' 53" E.
- (Kort Nr. 252. Havnelods, Side 130.)

2865. Danmark. Kattogat. Mariager Fjord. Dybde atter normal.
Besejlingsdybden i *Mariager Fjord* og over Barren er atter normal.
c. 56° 43' N. 10° 21' E.
(E. f. S. Nr. 1/40 1938.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2866. Rusland. Hvide Hav. Sambaludski Rocks E. Lys- og Fløjtetønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1996. London 1938.)
En rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, er udlagt paa
c. 65° 39' N. 35° 25' E., 5 Sm 75° fra *Samba Island* Fyr.
2867. Norge. Varangerfjorden. Ytre Kiberg Fyr flyttet.
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1938.)
Ytre Kiberg Vinkelfyr med Gruppe-Formørkelser er flyttet nærmere Søen til 70°
17' 09" N. 30° 59' 36" E. Fyrlanteren er anbragt paa en Underbygning, og Lysevnen
er forøget. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5
Sm for grønt Lys. Fyret lyser nu, som følger:
1. Rødt i Pejl. fra 325° til 332°. 4. Hvidt i Pejl. fra 7° til 17°.
2. Hvidt i — - 332° - 341°. 5. Rødt i — - 17° - 24°.
3. Grønt i — - 341° - 7°.
(E. f. S. Nr. 34/2480 1938.)
2868. Norge. Varangerfjorden. Ytre Kiberg Ledefyr tændt.
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1938.)
Ved *Kiberg* Havn er tændt et Sæt Ledefyr, som følger:
a. Forfyr. 70° 17' 02" N. 31° 00' 25" E. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde:
4 m. Synsvidde: 3,5 Sm. Fyrpæl.
b. Bagfyr 180 m 61° fra (a). Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 8,5 m. Synsvidde: 3,6 Sm. Fyrpæl.
Ledefyrene overet i Pejling 61° leder 14 m S. om Molehovedet og 14 m N. om Stagen S. for Molen.
Brændetid: 18. August—18. April.
2869. Norge. Tanafjord. Ytre Finkongkjeilnæringen. Oplysning om Fyr.
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 37/2673 1938 meddeles, at *Ytre Finkongkjeilnæringen* Fyr er beliggende paa 70° 54' 25" N. 28° 29' 44" E. Fyret viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 8 Sm. Fyrlanterne paa et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt, men er fra Søen kun synligt i Pejlinger fra 262° til 5°.
Brændetid: 18. August—18. April.
(E. f. S. Nr. 37/2673 1938.)
2870. Norge. Avløisa. Kinnarodden. Oplysning om Nordkyn Fyr.
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 37/2674 1938 meddeles, at *Nordkyn* Fyr er beliggende paa 71° 07' 58" N. 27° 39' 54" E. Fyret viser hvidt Et-Blink c. hver 15^s, Blink 1,5^s, Mørke 13,5^s. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 10,3 Sm. Fyrlanterne paa et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt, men er fra Søen kun synligt i Pejlinger fra 79° til 305°.
Brændetid: 18. August—18. April.
(E. f. S. Nr. 37/2674 1938.)
2871. Norge. Hustadvika. Myrgrunnene. Lys- og Fløjtetønde udlagt.
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1938.)
Paa 63° 03' 22" N. 7° 19' 50" E. er udlagt en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink c. hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 9^s. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 8,5 Sm.
Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

2872. Norge. Lurosen. Bispen Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1938.)
Bispen Fyr paa c. $60^{\circ} 41'_{,2}$ N. $5^{\circ} 06'_{,3}$ E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver $1_{,5}$ s., Lys 1 s., Mørke $0_{,5}$ s.
2873. Norge. Rasundet. Lyseknappen Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1938.)
Lyseknappen Fyr paa c. $60^{\circ} 38'_{,2}$ N. $5^{\circ} 09'_{,4}$ E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver $1_{,5}$ s., Lys 1 s., Mørke $0_{,5}$ s.
2874. Norge. Egørsund S. Svåholmene Fyr tændt.
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1938.)
Paa $58^{\circ} 22' 24''$ N. $6^{\circ} 02' 56''$ E. er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink c. hver 10 s., Blink $0_{,7}$ s., Mørke 2 s., Blink $0_{,7}$ s., Mørke $6_{,6}$ s. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 8 Sm. Fyrlanterne paa Stativ paa Varde. Fyret lyser hele Horisonten rundt.
Brændetid: 28. Juni—8. Juni.
(Kort Nr. 263.)
2875. Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. $56^{\circ} 43'$ N. $8^{\circ} 10'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 32/2390 1938.)
2876. Tyskland. Elben. Fyrskibene Elbe 1 og Elbe 4 genudlagt.
(N. f. S. Nr. 38/4030 og 38/4097. Berlin 1938.)
Fyrskibene *Elbe 1* paa c. $54^{\circ} 00'_{,5}$ N. $8^{\circ} 13'_{,3}$ E. og *Elbe 4* paa c. $53^{\circ} 57'$ N. $8^{\circ} 39'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 19/1431 og 21/1612 1938.)
2877. Holland. Zeegat van Terschelling. Zuider Stortemelk. Vrag.
(B. a. Z. Nr. 221/2793. 's-Gravenhage 1938.)
Et Vrag, hvorover mindste Dybde er $4_{,5}$ m, ligger sunket paa $53^{\circ} 18' 55''$ N. $5^{\circ} 05' 56''$ E. Vraget er afmærket med en grøn Baaketønde med 2 Balloner.
2878. England. Themsen. Medway Floden. Vragtønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 2004. London 1938.)
En grøn Vrag-Stumptønde er udlagt paa c. $51^{\circ} 25'$ N. $0^{\circ} 39'$ E., $0_{,45}$ Sm 271" fra *Sharpness* lille Baake.
2879. Shetlands Øerne. No Ness Fyr forandres.
(N. t. M. Nr. 2022. London 1938.)
Omkring den 20. Oktober d. A. forandres *No Ness* Fyr paa $59^{\circ} 58'$ ($30''$) N. $1^{\circ} 12'$ ($00''$) W. uden nærmere Meddelelse til at vise hvidt Et-Blink hver 3 s.
(Kort Nr. 263.)
2880. Shetlands Øerne. Balta Sound. Balta Fyr forandres.
(N. t. M. Nr. 2022. London 1938.)
Omkring den 20. Oktober d. A. forandres *Balta* Fyr paa $60^{\circ} 44'$ ($30''$) N. $0^{\circ} 47'$ ($30''$) W. uden nærmere Meddelelse til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser hver 4 s. Synsvidde: 12 Sm.
(Kort Nr. 263.)

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

2881. (T). England S.-Kyst. Portsmouth Harbour. Afmærkning forandres midlertidig.
(N. t. M. Nr. 1995. London 1938.)
Omkring den 10. Oktober d. A. ombyttes Lys- og Klokketønden *Spit Refuge* paa c. $50^{\circ} 46'$ N. $1^{\circ} 05'$ W., $0_{,32}$ Sm 109° fra *Spit Sand* Fort røde Blinkfyr, midlertidig med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

1938

- 1/18 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
4/237 *Tyskland. Rügen N.* Undervandshindring.
13/916 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N.* Vrag „*Katharina Peppø*“. Vrag afmærket.
16/1181 } *Sverige. Landsort. Fyr og Taagesignal* forandres.
38/2726 }
16/1182 } *Sverige. Landsort Fyr. Radiofyr* oprettes.
38/2727 }
26/1941 *Estland. Finske Bugt. Tallinn* Anduvning. Skydeøvelser.
27/2010 *Letland. Ventspils Havn.* Fyrbaake ombygges. Fyr midlertidig slukket.
35/2525 *Sverige. Ölandsrev Fyrskib* midlertidig ombyttet.
35/2534 *Tyskland. Stolpe Banke S.* Vraglystøndes Plads.
37/2656 *Estland. Finske Bugt. Tallinn* Fyrskib midlertidig ombyttet.
37/2657 *Estland. Finske Bugt. Hiiumadal* Fyrskib midlertidig ombyttet.
40/2853 *Danmark. Bornholm. Dueodde S.-lige Fyr.* Sirene flyttes.
40/2858 *Tyskland. Adlergrund Fyrskib.* Radiotyr midlertidig ude af Virksomhed.

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

1938

- 1/21 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.
1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede* Batteri. Signal for Skydning.
1/24 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
1/25 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masneds* Fort.
1/32 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
11/729 *Sverige. Sundet. Hälsingborg.* Indløbet til *Norra Hamnbassäng.* Havnearbejder. Advarsel.
12/843 *Danmark. Lille-Bælt. Børgense.* Oplysning om Dybde i gravet Rende. Advarsel.
26/1947 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Havnebygningsarbejder. Advarsel.
35/2537 *Sverige. Sundet. Skanør Havn.* Sømærker midlertidig inddraget.
36/2608 *Sverige. Sundet. Malmö Havn.* Uddybningsarbejder. Advarsel.
38/2786 *Danmark. Sundet. Finterenden.* Opmaalingsvagere udlægges midlertidigt.
38/2787 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.
40/2862 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak

1938

- 1/36 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs* Batteri. Signal for Skydning.
1/38 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Oplysning om Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignaler. Advarsel.
1/39 *Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S.* Vrag *Proven.*

- 1/41 *Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE. Vrag P. Madsen.*
 12/911 *Danmark. Limfjorden. Tybørn Havn. Dybde aftaget.*
 13/943 *Danmark. Limfjorden. Norre-Sundby. N.-lige Ledefyr. Bagfyr midlertidig slukket. Midlertidigt Bagfyr etableres.*
 19/1426 *Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Advarsel.*
 21/1610 *Danmark. Skagerrak. Skagens Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.*
 27/2018 *Danmark. Kattegat. Rosnæs NE. Vrag „Bjørno“ afmærket.*
 28/2120 *Danmark. Kattegat. Rosnæs Puller. Fyr under Bygning.*
 29/2142 *Danmark. Limfjorden. Nibe Havn. Oprensning af Sejlløbet. Advarsel.*
 34/2478 *Danmark. Limfjorden. E.-lige Indløb. Hals E.-lige Vinkelfyr forandres.*
 37/2667 *Danmark. Limfjorden. Tybørn Kanal. Vandstand. Dybde paa Pullor.*
 38/2733 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttes midlertidig.*

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1938

- 1/47 *Danmark. Graadyb og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler under daarligt Vejr.*
 12/913 *Nordsøen. Horns Rev NW. t. N. Vrag „Claus Bøge“.*
 15/1108 *Nordsøen. Terscellingerbank Fyrskib NW. Vrag.*
 24/1803 *Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.*
 27/2027 *England. Outer Dowsing Fyrskib ombyttes midlertidig.*
 28/2076 *Skotland. Firth of Forth. Rosyth. Skibsfartshindring.*
 30/2241 *England. Newarp Fyrskib midlertidig ombyttet.*
 32/2343 *Danmark. Horns Rev S. Oplysning om Vrag „Hero“.*
 32/2349 *England. Outer Gabbard Fyrskib ombyttes midlertidig.*
 34/2520 *Danmark. Bobbjerg Fyr. Varierende Lystyrke.*
 36/2621 *Skotland. Firth of Forth. Oplysning om Undervandshindringer.*
 37/2679 *Danmark. Kore Sand. Skydeøvelser. Advarsel.*
 37/2684 *England. Smith's Knoll Klokketønde ombyttes midlertidig.*
 38/2739 *Tyskland. Elben. Fyrskib Elbe I NNE. Lystønde midlertidig udlagt.*
 38/2740 *Belgien. Wandelaar Fyrskib E. Vrag „Nippon“.*
 38/2742 *Skotland. Firth of Forth. Forsøg med Sprængstoffer. Forbudt Omraade.*

Island og Færøerne.

1938

- 1/53 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabrekis Grund fundet.*
 1/55 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.*
 31/2291 *Island SE.-Kyst. Hornafjordur. Hvanney Fyr tændes ikke foreløbig.*
 32/2392 *Færøerne. Nolsø. Borin Vinkelfyr. Taagsignal midlertidig upaalideligt.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

1938

- 1/78 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 1/79 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.*
 1/80 *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*
 1/81 *Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmeldinger pr. Radiotelefon.*
 1/82 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.*
 1/83 } *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*
 21/1654 }
 1/84 *Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.*
 1/85 *Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande.*
 1/86 *Danmark. Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien.*
 1/87 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*
 1/88 *Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.*
 1/89 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*

- 1/90 } Bestemmelser for Ruter for Handelsskibe i *Middelhavet* og for Undervandsbaadsøvelses-
12/904 } omraader.
20/1571 }
1/91 } *Spanien*. Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.
13/1005 }
2/145 } *Britiske Øer og Nordseen*. Almindelig Oplysning angaaende Miner.
2/146 } *Britiske Øer*. Oplysninger om Stormvarselstationer.
11/802 } Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i *udenlandske* Farvande.
19/1482 } *Spanien. Palma de Mallorca*. Regler for Besejling.
22/1721 } *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrouille*.
-

2882. **England. W.-Kyst. Wales S.-Kyst. Swansea Bugt. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1994. London 1938.)
En Grund med 7,3 m Vand er fundet paa c. 51° 34' N. 3° 57' W., 0,94 Sm 110° fra *Mumbles Fyr*:
2883. **Shetlands Øerne. Vaila Sound. Rams Head Fyr forandres.**
(N. t. M. Nr. 2022. London 1938.)
Omkring den 20. Oktober d. A. forandres *Rams Head Fyr* paa c. 60° 12' N. 1° 33' W. uden nærmere Meddelelse til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser hver 4^s. Synsvidde: 11 Sm.
2884. **Irland N.-Kyst. Rathlin Island. Oplysning om Fyr og Taagesignal.**
(N. t. M. Nr. 2034. London 1938.)
1. Den røde Lysvinkel i *Altacarry Head* Gruppe-Blinkfyr er fjernet, saaledes at Fyret nu viser hvidt Lys i Pejlinger fra 36° til 58°.
2. Kanonskud som Faresignal er ophørt.
c. 55° 18' N. 6° 10' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2885. **Frankrig. Les Glénans. Ile aux Moutons. Fyr forandres.**
(A. a. N. Nr. 38/2442. Paris 1938.)
Den 10. Oktober d. A. forandres uden nærmere Meddelelse den grønne Lysvinkel i *Ile aux Moutons Fyr* paa c. 47° 46',5 N. 4° 01',7 W. til at lyse i Pejlinger fra 50° til 63° 30'.
2886. (T). **Frankrig. Saint-Nazaire. Lystønde midlertidig forandret.**
(A. a. N. Nr. 39/2438. Paris 1938.)
Lystønden *Basse-Nazaire Sud* paa c. 47° 16',3 N. 2° 11',0 W. viser for Tiden hvidt, fast Lys.
(E. f. S. Nr. 39/2821 1938.)
2887. **Frankrig. Saint-Nazaire Anduvning. Ville-ès-Martin. Radiofyr oprettet.**
(A. a. N. Nr. 38/2441. Paris 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 37/2689 1938 meddeles, at det deri omtalte Radiofyr nu er oprettet.
47° 15' (28") N. 2° 14' (59") W.
(E. f. S. Nr. 37/2689 1938.)
2888. **Spanien NW.-Kyst. Cabo Villano. Oplysning om Radiofyr.**
(A. a. l. N. Nr. 19/393. San Fernando 1938.)
Cabo Villano Radiofyr paa c. 43° 09',6 N. 9° 12',7 W. træder kun i Virksomhed under Taage.
2889. **Afrika W.-Kyst. Kap Blanco Anduvning. Tønder udlagt.**
(N. f. S. Nr. 33/4055. Berlin 1938.)
I Nærheden af *Banc de la Bayadère* er nedennævnte Tønder udlagt, som følger:
- | | | | | |
|----|--------------|-----|----------------|----------------|
| a. | En rød Tønde | paa | 20° 34' 12" N. | 17° 06' 26" W. |
| b. | - — — | — | 20° 42' 14" N. | 17° 06' 25" W. |
| c. | - sort — — | — | 20° 40' 48" N. | 17° 04' 36" W. |
| d. | - — — | — | 20° 42' 04" N. | 17° 02' 48" W. |
| e. | - — — | — | 20° 43' 54" N. | 17° 01' 52" W. |
| f. | - rød — — | — | 20° 45' 44" N. | 17° 02' 34" W. |
| g. | - — — | — | 20° 46' 06" N. | 17° 02' 24" W. |
2890. **Afrika W.-Kyst. Bijouga Islands. Arcas Channel. Oplysning om Lystønder.**
(N. t. M. Nr. 2014. London 1938.)
1. En sort Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 2^s, er udlagt paa c. 11° 43' N. 15° 43' W., 4,5 Sm 356° fra *Pedralva Rocks Fyr*.
2. Lystønden, der i Kortet er angivet at ligge c. 1,2 Sm 356° fra (1), eksisterer ikke.

2891. Afrika W.-Kyst. Gabon Floden Indløb. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 2015. London 1938.)
Klokketønden paa c. $0^{\circ} 22' N.$ $9^{\circ} 23' E.$ er ombyttet med en sort Lys- og Klokke-
tønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s .
2892. (T). Nova Scotia. Cape Breton Island E.-Kyst. Indløbet til Sydney. Flat
Point. Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. 40/110. Ottawa 1938.)
Gruppe-Blinkfyret paa $46^{\circ} 16' 27'' N.$ $60^{\circ} 07' 35'' W.$, ved E.-Siden af Indløbet
til *Sydney Harbour*, viser indtil videre Et-Blink hver 5^s , Blink $1\frac{1}{4}^s$, Mørke $3\frac{3}{4}^s$.
(Se Tillæg.)

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

2893. Peru. Caleta Lobitos. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 2032. London 1938.)
En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s , er udlagt paa c. $4^{\circ} 26' S.$ 81°
 $18' W.$, $0,80$ Sm 324° fra det røde, faste Fyr paa den mod Søen vendende Ende af Molen.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2894. (T). Korsika. Les Moines. Fyr midlertidig forandret.
(A. a. N. Nr. 38/2440. Paris 1938.)
Les Moines Fyr paa c. $41^{\circ} 26',8 N.$ $8^{\circ} 54',0 E.$ er indtil den 15. Oktober d. A.
formørket i Pejlinger fra 170° til 265° .
2895. Sardinien. Tyrenske Hav. Punta Sardegna ENE. Tønder inddraget.
(A. a. N. Nr. 37/10. Genua 1938.)
Tønderne, der midlertidig var udlagt henholdsvis 450 m 68° og 600 m 64° fra
Punta Sardegna Fyr, er atter inddraget.
Punta Sardegna Fyr: c. $41^{\circ} 12' N.$ $9^{\circ} 22' E.$
(E. f. S. Nr. 35/2573 1938.)
2896. Sicilien N.-Kyst. Castellamare del Golfo Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 38/4042. Berlin 1938.)
Castellamare del Golfo Fyr paa c. $38^{\circ} 02' N.$ $12^{\circ} 53' E.$ er forandret til at vise
hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 7^s .
Synsvidde: 13 Sm.
(E. f. S. Nr. 22/1713 1933.)
2897. Sicilien N.-Kyst. Milazzo. Fyrs Synsvidde forandret.
(N. f. S. Nr. 38/4043. Berlin 1938.)
Fyret paa Molehovedet paa c. $38^{\circ} 13' N.$ $15^{\circ} 15' E.$ har nu en Synsvidde paa
10 Sm og en Lysevne paa 12 Sm.
2898. Pantelleria. Port Pantelleria. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 2013. London 1938.)
Paa Hovedet af W.-Molen er paa c. $36^{\circ} 50' N.$ $11^{\circ} 57' E.$, c. 175 m 307° fra det
røde Blinkfyret paa E.-Molen, tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 5^s . Flammens
Højde: 10 m. Synsvidde: 4 Sm.
2899. Malta. Tønder inddraget.
(N. t. M. Nr. 2012. London 1938.)
Tønderne, der i Kortet er angivet at ligge henholdsvis $2,4$ Sm 80° , $3,0$ Sm 88°
og $3,6$ Sm 95° fra Taarnet ved E.-lige Indløb til *Salina* Bugt, er permanent inddraget.
Taarnet: c. $35^{\circ} 57' N.$ $14^{\circ} 26' E.$

- 2900. Syrien. Beirut. Lystønde flyttet.**
(N. f. S. Nr. 37/4006. Berlin 1938.)
Lystønden, der viser rødt Et-Blink, er flyttet til c. 33° 54',₅ N. 35° 31',₀ E., 850 m 57° fra Fyret paa den S.-lige Arm af Bølgebryderen (N.-Mole).
Det er forbudt at passere mellem Lystønden og Yderenden af Molen (*Jetée du Large*).
- 2901. Tripolis. Libyen. Tobruch. Punta Tobruch. Oplysning om Fyr.**
(N. f. S. Nr. 38/4051. Berlin 1938.)
Punta Tobruch Fyrs Synsvidde er nu 11 Sm.
c. 32° 04',₄ N. 24° 00',₆ E.
- 2902. Marokko. Tanger Bugt. Kendelig Skorsten.**
(N. t. M. Nr. 2006. London 1938.)
En kendelig, høj Skorsten findes paa c. 35° 47' N. 5° 46' W., 1,₃ Sm 52° fra *Le Charf* Fyr.

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

- 2903. Sunda Øerne. Rio Øhav. Sambo Anduvning. Grund.**
(B. a. Z. Nr. 218/2768. 's-Gravenhage 1938.)
En mindre Grund (Koral og Sten) med $\frac{1}{2}$ m Vand er fundet paa 1° 08' 55" N. 103° 55' 05" E., 0,₇ Sm 96° fra det højeste Punkt paa Øen *Mariam*. Paa Grunden er rejst en Baake med en hvid- og sortternet Cylinder paa Toppen.
- 2904. Sunda Øerne. Celebes W.-Kyst. Spermonde Øhav. Grund.**
(B. a. Z. Nr. 218/2709. 's-Gravenhage 1938.)
En mindre Grund med $\frac{1}{2}$ m Vand er fundet paa 4° 44' 30" S. 119° 24' 05" E., 3 $\frac{1}{2}$ Sm 236° fra S.-Pynten af Øen *Sagara*.
- 2905. Korea E.-Kyst. Kotei Ko Anduvning. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2018. London 1938.)
Paa c. 38° 58' N. 127° 54' E., 0,₈ Sm 86° fra *Kotei Ko* hvide, faste Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 33 m. Synsvidde: 16 Sm. Hvidt, firkantet Taarn. Fyret er ubevogtet.
- 2906. Sibirien. Strelok Bugt. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2017. London 1938.)
Som Afmærkning for *Pyat Paltzev Rocks* er paa c. 42° 47' N. 132° 29' E., 5,₈₇ Sm 88° fra *Stupenchaty Point* Fyr, udlagt en Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s.
- 2907. (P). Kurillerne. Shumshir. Fyr tændes.**
(N. t. M. Nr. 2016. London 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa N.-Spidsen af *Shumshir* paa c. 50° 52' N. 156° 30' E. et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 15^s. Flammens Højde: 64 m. Synsvidde: 21 Sm. Hvidt, rundt Taarn.
- 2908. Japan. Honshu N.-Kyst. Fuku Ura. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2001. London 1938.)
Det hvide, faste Fyr paa Hovedet af Bølgebryderen paa c. 40° 38' N. 139° 56' E. er forandret til at vise rødt, fast Lys. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 11 Sm. Rød, rund Fyrbaake. Fyret er ubevogtet.
- 2909. (P). W.-Australien. Bedout Island. Fyr forandres.**
(N. t. M. Nr. 2044. London 1938.)
Omkring den 1. December d. A. forandres *Bedout* Fyr paa c. 19° 35' S. 119° 06' E. til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2910. (T). Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Sømærke i Uorden.
Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Schultz's Grund*, paa $56^{\circ} 09' 31''$ N. $11^{\circ} 11' 29''$ E. har mistet Topbetegnelsen.
2911. (T). Danmark. Kattegat. Naveren Lys- og Fløjtetønde i Uorden.
Lys- og Fløjtetønden *Naveren* paa c. $56^{\circ} 24'$ N. $10^{\circ} 58'$ E. er i Uorden. Den vil blive bragt i Orden, saasnart Vejrforholdene tillader det.
2912. (T). Danmark. Kattegat. Kalkgrund W. Sømærke forsvundet.
Den hvide Stumtønde med 1 nedadvendt Kost, *Kalkgrund W.*, paa $56^{\circ} 24' 56''$ N. $10^{\circ} 56' 22''$ E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.
2913. (T). Danmark. Kattegat. Stensnæs Lys- og Fløjtetønde midlertidigt slukket.
Lys- og Fløjtetønden *Stensnæs* paa c. $57^{\circ} 12'$ N. $10^{\circ} 33'$ E. er for Tiden slukket, den vil blive bragt i Orden, saasnart Vejrforholdene tillader det.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2914. Island W.-Kyst. Faxafloi. Akranes. Krossvik. Fyr tændt.
(A. f. s. Nr. 5/1. Reykjavik 1938.)
I Bunden af *Krossvik* er paa $64^{\circ} 18' 53''$ N. $22^{\circ} 03' 33''$ W. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink, 30 Blink pr. Minut. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10 Sm. Lysevne: $10\frac{1}{2}$ Sm for hvidt, $8\frac{1}{2}$ Sm for rødt og $7\frac{1}{2}$ Sm for grønt Lys. Et 4 m højt, graat, firkantet Taarn med hvid Lanterne. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pej. fra c. 320° til 45° over *Thjótarsker*.
 2. Hvidt i — - 45° - $52\frac{1}{2}^{\circ}$ over Indsejlingen.
 3. Rødt i — - $52\frac{1}{2}^{\circ}$ - c. 130° over *Akranes*.
- Brændetid: 15. Juli—1. Juni.
(E. f. S. Nr. 28/1912 1936. Kort Nr. 289, 226, 260, 270 og 239. Islandske Lods, Side 65. Fyr-Fort. Nr. 814 A.)
2915. Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp. Arnarnes Fyr forandret.
(A. f. s. Nr. 5/2. Reykjavik 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/54 1938 meddeles, at Lysvinklerne i *Arnarnes* Vinkelfyr paa $66^{\circ} 05' 56''$ N. $23^{\circ} 02' 38''$ W. nu er forandret, saaledes at Fyret lyser, som følger:
- | | |
|--|--|
| 1. Grønt i Pej. fra 41° til 135° . | 4. Grønt i Pej. fra 191° til $274\frac{1}{4}^{\circ}$. |
| 2. Hvidt i — - 135° - 165° . | 5. Hvidt i — - $274\frac{1}{4}^{\circ}$ - $278\frac{3}{4}^{\circ}$. |
| 3. Rødt i — - 165° - 191° . | 6. Rødt i — - $278\frac{3}{4}^{\circ}$ - 311° . |
- Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 1/54 1938. Kort Nr. 261, 270 og 239. Islandske Lods, Side 103. Fyr-Fort. Nr. 833.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

CARLSBERG GRAPE-TONIC

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Laboro
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

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

Owners' & Captains' Code

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
31, Amaliegade, Copenhagen.

BP

FUEL & DIESEL OIL

BUNKERSTATION I FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN

BP **DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI** **BP**

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

KOLDING

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

A. G J Ø R D I N G

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARENING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KORSØR

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

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

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Brelnholt.

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

SAXKJØBING

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzene«

Telefon: 3
» 822

HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING

SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 & 802

TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

SVENDBORG

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 41

TORS DAG 13. OKTOBER 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I APRIL KVARTAL 1938

Statistisk Departement har udsendt Oplysninger Sangaende Skibsfarten paa danske Havne i April Kvartal 1938. Skibsfarten paa samtlige danske Havne viser, at det samlede Antal Anløb i April Kvartal 1938 androg 22,100. Reg. Tonnagen udgjorde 4,126,000 N.R.T., og der udlossedes 2,885,000 Tons Gods og indladedes 1,079,000 Tons.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
April Kvartal 1938	22,100	4,126	2,885	1,079
Januar — —	20,000	4,128	3,033	1,028
Oktbr. — 1937	25,300	4,387	3,589	1,422
Juli — —	27,400	4,730	3,709	1,269
April — —	25,200	4,345	3,438	1,305
Januar — —	16,200	3,929	3,388	988

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, April Kvartal 1937, er Farten formindsket ret betydeligt, idet den indgaaende Reg.-Tonnage og den samlede ind- og udgaaende Godsmængde er faldet med henholdsvis 5 pCt. og 16 pCt.

Nedgangen i den fra Udlandet indgaaende Godsmængde fra 2,707,000 Tons til 2,295,000 Tons skyldes særlig Posten Kul, Koks m. m., der er formindsket med 324,000 Tons; ogsaa en Række andre Poster viser Nedgang, omend i mindre Grad.

Den til Udlandet afskibede Godsmængde viser ogsaa betydelige Afvigelser fra det foregaaende Aar. Det samlede Kvantum er faldet fra 625,000 Tons til 522,000 Tons, og af de enkelte Poster kan nævnes Stykgods med en Nedgang fra 287,000 til 246,000 Tons, Forskelligt Styrtegods m. m. med en Nedgang fra 104,000 til 81,000 Tons og Sten, Kalk, Cement m. m. med en Nedgang fra 125,000 til 106,000 Tons.

Godsomsætningen mellem danske Havne indbyrdes er formindsket fra 729,000 Tons til 590,000 Tons, hvilken Nedgang er fordelt paa samtlige Grupper, dog navnlig paa Sten, Kalk, Cement m. m. samt Stykgods.

En af Tabellerne viser Rutefarten paa danske Havne i April Kvartal 1938 og i de nærmest foregaaende Kvartaler.

Rutefart paa samtlige Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons Netto 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
April Kvartal 1938	8,500	2,125	361	381
Januar — —	7,600	1,921	372	376
Oktbr. — 1937	8,300	2,028	434	413
Juli — —	9,600	2,487	433	415
April — —	8,600	2,075	433	415
Januar — —	6,900	1,766	423	389

Til København indløb i April Kvartal 1938 5,200 Skibe med en Registrertonnage paa 1,702,000 N.R.T., som udlossede 1,090,000 Tons Gods og indladede 321,000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i April Kvartal 1938 16,900 Skibe paa 2,424,000 N.R.T., som udlossede 1,795,000 Tons Gods og indladede 758,000 Tons.

LLOYDS REGISTER SHIPBUILDING RETURNS

Lloyds Register's sædvanlige Kvartalsopgørelse over Skibsbygningen foreligger nu for det Kvartal, der sluttede 30. September.

Det viser sig, at der for Storbritanniens og Irlands Vedkommende er Tale om en Tilbagegang paa 151,592 Tons i Arbejde sammenlignet med forrige Kvartal. Den nuværende Tonnage under Bygning — 885,481 Tons — er 299,154 Tons under den Tonnage, der blev bygget ved Slutningen af September 1937. Ontrent 142,000 Tons — 16 pCt. af den Tonnage, der er under Bygning i Storbritannien og Irland — er for fremmed Regning.

Tonnagen under Bygning i andre Lande — 1,826,796 Tons — er 36,967 Tons mere, end der var i Arbejde ved Slutningen af forrige Kvartal. De førende fremmede Lande er: Tyskland 382,791 Tons, Japan 319,862 Tons, U. S. A. 250,909 Tons, Holland 246,892 Tons, Italien 153,485 Tons, Sverige 116,950 Tons, Danmark 111,690 Tons. Heraf bygges ialt 522,971 Tons for fremmed Regning.

Den samlede Tonnage under Bygning Verden over — bortset fra Sovjetrusland og delvis Spanien — andrager saaledes 2,712,277 Tons, hvoraf 32,6 pCt. bygges i Storbritannien og Irland og 67,4 pCt. i andre Lande.

I Storbritannien og Irland paabegyndtes Bygningen af 87,463 Tons i Løbet af de sidste 3 Maaneder, en meget betydelig Forringelse paa ikke mindre end 69,507 Tons sammenlignet med det foregaaende Kvartal. I Kvartalet, der sluttede 30. September, blev 309,770 Tons søsat i Storbritannien og Irland, en Forøgelse paa 23,037 Tons sammenlignet med forrige Kvartal. Tilsvarende Tal for Udlandet er 546,341 Tons paabegyndt og 497,046 søsat, hvilket, sammenlignet med forrige Kvartal, viser en Tilbagegang paa 12,229 Tons i den paabegyndte og 64,401 Tons i den søsatte.

De Skibe, der var under Bygning ved Septembers Maanedes Slutning, omfattede 11 Dampere og 52 Motorskibe mellem 8,000 og 10,000 Tons hver, 7 Dampere og 47 Motorskibe paa mellem 10,000 og 20,000 Tons, 2 Dampere og 3 Motorskibe paa mellem 20,000 og 30,000 Tons og 3 Dampere, der hver var over 30,000 Tons.

Af de 885,481 Tons under Bygning i Storbritannien og Irland ved Septembers Slutning bestod de 506,203 Tons af Motorskibe, mens samtidig Motorskibstonnagen under Bygning i andre Lande 1,246,700 var 674,294 Tons over Dampene.

STATENS UDGIFTER

Det sidste Finanslovsforslag viser en stadig Stigning af Statens Udgifter, idet de paa fire Aar er vokset med næsten 100 Mill. Kr. Iøvrigt udviser Statsregnskabet for 1937—38 et Overskud paa 23,5 Mill. Kr. og et Finanslovsforslag for 1939—40, der balancerer med 517,9 Mill. Kr. Overskudet er budgetteret til 4 Mill. Kr., og Ministeren sagde, at han

ikke regner med nye Skatter i det kommende Aar. Dette giver en Udgift paa 513,9 Mill. Kr. Driftsoverskudet bliver som nævnt 4 Mill. Kr.

Stats-Udgifterne er i de sidste 4 Aar steget saa voldsomt, at man skulde synes, de snart maatte være naaet den yderste Grænse.

Underskudet paa Statsvirksomhederne er paa fjerde Aar i fortsat Stigning; af de 25,7 Mill. Kr. Underskud paa denne Konto i Budgettet falder de 25,6 Mill. Kr. paa Statsbanerne; Postvæsenets Overskud paa 2,2 Mill. Kr. dækker Underskudene paa de andre Statsvirksomheder. Statshavnenes Underskud er nogenlunde konstant, det er opført med 2,3 Mill. Kr. Statshavnenes Værdi er opgjort til 50 Mill. Kr. Lufthaven i Kastrop har et Underskud paa knapt 200.000 Kr.

Til Statsbanernes Anlæg og Materiel-Fornyelse er beregnet godt 26 Mill. Kr. Derimod er den til 1939—40 bebudede 1. Bevilling paa 300,000 Kr. til Bundundersøgelser i Store Bælt med Henblik paa en Store Bælt Bro, udskuddt til Budgettet 1940—41. Mon denne Bevilling ikke fortsat kan udskydes?

3,1 Mill. Kr. er afsat som andet og sidste Bidrag til Anskaffelse af en fjerde Motorfærge til Store Bælt. Til Vestkysthavnene søges 750,000 Kr., bl. a. til Forbedring af Forholdene ved Hirtshals og Hanstholm Havne.

Der er opført 12,8 Mil. Kr. som Forhøjelse af Indkomstskatten til Nedsættelse af Amtsskatterne og Gældssaneringen samt Beredskabsindkøbene. Som Udbytte af den overordentlige Indkomstskat er opført 30 Mill. Kr. mod 35 Mill. Kr. i Fjor; der ventes nemlig mindre Skat af *Skibsfarten* paa Grund af de store Skattefradrag, der kan paaregnes efter dens høje Merindkomst-Beskatning i indeværende Aar, en fattig Trøst for Erhvervet, der *maa* kræve, at man tager Hensyn til det ved Paaligningen af denne ekstraordinære, uretfærdige nye Skattebyrde.

Det store Overskud er blandt andet fremkommet ved, at Skatter og Afgifter har indbragt 15,2 Mill. Kr. mere end beregnet, nemlig 534,2 Mill. Kr. mod 480,8 i Statsregnskabet 1936—37. Der er saaledes paa denne Konto en Stigning paa over 54 Mill. Kr. fra et Aar til et andet.

Men kan denne Udvikling fortsættes, og kan Statens Udgifter stadig faa Lov at stige?

SMAASKIBENES PROBLEMER

Vi omtalte i vort sidste Nummer ganske kort Oslo Rederforbunds Sekretærs Hr. *John O. Egelands* Foredrag i Oslo og skal her give lidt nærmere Redegørelse for det.

Sekretær Egeland dvælede især ved den beklagelige Udvikling, som havde præget den Del af den norske Handelsflaade, der laa i Gruppen mellem 500—2500 BRT. og foreslog, at Foreningens Bestyrelse skulde have overvejet nærmere at tage Stilling til Sagen og eventuelt forhandle videre derom, bl. a. ved Nedsættelse af en Komité, der skulde affatte en Rapport om Smaaskibenes vanskelige Stilling og videre, hvordan man skulde finde en praktisk Vej ud af Vanskelighederne.

Det skal lige omtales i denne Forbindelse, at Medlemmer af Oslo Rederforening driver ikke mindre end 61 saakaldte Smaaskibe under 2000 BRT.

I sin Tak til Hr. Egeland for hans Oplysninger citerede Formanden en Del af Foreningens Rapport, der netop beskæftigede sig med disse Skibes Stilling. Det var interessant at se den Aktivitet og Iver, der stadig vistes af de smaa Skibe. De figurerede ikke paa dominerende Maade i Tonnagestatistikker, heller ikke spillede de en større Rolle m. H. l. Betalingsbalancen, men de skaffede dog Arbejde til norske Sømand og betød meget til Aflastning af Arbejdslos-

heden. Desuden blev næsten alle de nye Skibe bygget ved norske Værfter. Det vilde være højst beklageligt, om man nu — som det synes — skulde til at kæmpe med en ny Bemandingsskat og nye Arbejdstidsreguleringer, for det vilde betyde, at Døds-klokkerne lyder over de smaa Skibe.

Formanden fortsatte med at sige, at i Betragtning af de store Interesser, som Foreningen havde i at drive smaa Skibe, vilde Konklusionen af Hr. Egelands Foredrag — at noget *maatte* gøres paa en kollektiv Basis for at undgaa et Sammenbrud indenfor denne Del af norsk Skibsfart — møde den størst mulige Støtte fra hele Foreningen.

Bestyrelsen fik overdraget at undersøge det værdifulde Materiale, som Hr. Egeland havde tilvebragt i Forbindelse med sit Foredrag, og endvidere, i Forbindelse med Norges Rederforbund, at foretage ethvert Skridt, der maatte være nødvendigt for at bevare denne Del af norsk Skibsfart.

OPLÆGNINGERNE

Forrige Uge bragte som bekendt en betydelig Nedgang i Oplægningerne, idet Tallet var gaaet ned med 6 Skibe og 12,324 Tons dw.

Ifølge Dansk Dampskibsrederiforenings Opgørelse var der oplagt:

1. Juni 1938	.....	27	Skibe paa	52,005	Tons dw.
5. Juli	—	35	»	70,279	»
2. Aug.	—	39	»	86,386	»
9. Aug.	—	42	»	89,282	»
16. Aug.	—	44	»	93,257	»
23. Aug.	—	44	»	92,362	»
1. Sept.	—	40	»	82,032	»
5. Sept.	—	41	»	83,745	»
12. Sept.	—	36	»	72,880	»
19. Sept.	—	33	»	62,470	»
26. Sept.	—	30	»	55,905	»
3. Okt.	—	24	»	43,581	»

Man er nu naaet ned til et saadant Tal, at Offentliggørelse ikke længere vil finde Sted.

FINSK HAVNEPOLITIK

Ved det finske Havneforbunds Kongres i Helsingfors, holdt Havnedirektøren dér et Foredrag om Helsingfors Havn og Havnepolitik. Kajlængden for Tiden er 5,226 Meter, Lagerhusenes Gulvflade er 116,000 Kvadratmeter, Oplagspladsernes Areal er 245,000 Kvadratmeter, Havnesporenes Længde er 57,5 km, og Kranernes Antal er 35, og der i Øjeblikket finder Udvidelser i Havnen Sted til et Beløb af 79 Mill. Mk., ligesom der arbejdes paa et nyt Indløb til Sydhavnen.

Et andet stort Arbejde, som i de nærmeste Aar skal udføres, er en Ombygning af en af Kajerne. Skatudkajen, paa en Strækning af ca. 600 Meter. Udgifterne hertil anslaaes til 22 à 25 Mill. Mk., hvortil kommer Bygning af nye Lagerbygninger for 35 à 40 Mill. Mk. og nye Kraner til ca. 13 Mill. Mk. Til Opførelse af et nyt Lagerhus for Huder og Olier er der paa næste Aars Budget optaget et Beløb af 4 Mill. Mark.

I 1944 udløber Havnens Kontrakt med Oliefirmaerne i Sörnäs Havnen; det er da Meningen, at Oliefirmaerne, efter en Overgangstid, skal flytte til den nye Oliehavn i Hertanäs, og at Sörnäs Havnen derefter eventuelt ombygges. I Vestre Havnen skal der sandsynligvis allerede næste Aar opføres et nyt Lagerhus med ca. 10,000 Kvadratmeter Gulvflade og Køleanlæg for Frugt.

Endelig nævnedes Havnedirektøren, at Spørgsmålet om Bygning af en Frilhavn i Helsingfors formentlig bliver aktuelt i 1944.

DANSK SKIBSFARTS BETYDNING

Handels- og Kontoristforeningen indledtes Sæsonen med et Foredrag af Direktør i Dansk Dampskibsrederiforening, cand. jur. E. Mægaard »Dansk Skibsfart og dens samfundsmæssige Betydning«. Vi bringer Foredraget in extenso:

Forleden Dag læste jeg i en Avis en Aforisme — det var en Amerikaner, der havde lavet den — den lod saaledes:

»Vi lærer, at Jorden drejer sig om en Akse, desværre tror mange Mennesker, det er dem selv, der er Aksen«.

Jeg vil nodig bibringe mine Tilhørere den Tro, at jeg skulde mene, at Skibsfarten er den Akse, hvorom Jorden drejer sig — tværtimod er det jo Skibene, der sejler om Jorden; og under Nutidens komplicerede Erhvervsforhold er det ikke let at sige, hvilket Erhverv er mest betydningsfuldt: Hvilket Blad i en Saks klipper mest? Hvilket Erhverv bidrager mest til Samfundets Trivsel? Men jeg er dog fristet til at citere den svenske Kong Gustav Vasas Ord: »Rigets Velfærd beror næst Gud paa Skibsfarten«; thi Skibsfarten er under alle Omstændigheder en Faktor af overordentlig stor Betydning — ja, i visse Situationer endog den væsentligste Faktor for et Lands økonomiske og politiske Trivsel.

Dansk Erhvervslivs store Mænd, C. F. Tietgen og H. N. Andersen har erkendt dette, da de startede vore to store Rederier, Det Forenede Dampskibs-Selskab og Det Østasiatiske Kompagni.

Landets Regering har fra Tid til anden erkendt dette, som f. Eks. da Handelsministeren i 1922 ved Forelæggelsen af Sømandsloven udtalte følgende: »Hvad den danske Skibsfart betyder for det danske Samfund blev klart belyst under Verdenskrigen, og i en given Periode var vor fortrinlige og vellejede Handelsflaade næsten Landets eneste Hjælpemiddel af uomtvistelig Værdi udadtil«. Ord, som man uvilkaarligt kommer til at tænke paa i disse Dage, da en ny Verdenskrig stod for Døren.

Ogsaa senere Handelsministre — bl. a. vor nuværende — som i Følge deres Stilling kommer Erhvervet nær ind paa Livet og føler Ansvar for dets Trivsel, har ved flere Lejligheder givet klart Udtryk for deres Forstaaelse af Skibsfartens Betydning for vort Land, og endelig har den store Befolkning, dengang under Verdenskrigen Landbruget begyndte at mangle Godtnings- og Foderstoffer, Industrien Kul og Raastoffer og de private Husholdninger nødvendige Forbrugsartikler, faaet Øjnene op for, hvilken Lykke det er for et Land at have en veludrustet og velbemandet Handelsflaade under dygtig Ledelse.

Fra Dansk Dampskibsrederiforenings Side gøres der bl. a. navnlig ved Udsendelse af en aarlig Skibsfartsberegning et betydeligt Arbejde for at udbrede Kendskab til Dansk Skibsfarts Forhold og Vilkaar, og skabe den Forstaaelse og Interesse for Erhvervet, uden hvilken dette ikke kan trives og bestaa.

Det har derfor ogsaa glædet mig meget, at Handels- og Kontoristforeningen har givet mig Lejlighed til i Aften at fortælle dens Medlemmer lidt om Dansk Skibsfart og dens samfundsmæssige Betydning.

De kender maaske alle den gamle Vittighed, at der findes 3 Slags Løgn i Verden, nemlig: almindelig Løgn, forhandlet Løgn og Statistik.

Som gammel Embedsmand i Det Statistiske Departement maa jeg bestemt protestere mod, at Statistik karakteriseres paa denne Maade. Tværtimod finder jeg, at ved Statistik, d. v. s. Tal, er man bedre end paa nogen anden Maade i Stand til at give et sandt Billede af de Forhold, man ønsker belyst, og jeg ser mig derfor ogsaa i Aften nødsaget til i mit Foredrag til en vis Grad at benytte mig af Tallenes Tale, men skal bestræbe mig for at gøre det saa lemfældigt og let overskueligt som muligt.

For nogle Generationer tilbage var Rederibedrift som Regel sammenknyttet med Handelsforetagender. I Særdeleshed var dette Forhold fremtrædende i sidste Halvdel af det attende Aarhundrede og i Begyndelsen af det nittende Aarhundrede, et Tidsrum, hvori Danmark takket være sin neutrale Stilling i en iøvrigt urolig Tid med mange Krige tjente store Penge paa sin Handel og Søfart. Fra 1750—1806 saa man da ogsaa den danske Handelsflaade vokse fra ca. 30,000 N.R.T. til ca. 75,000 N.R.T. Danmarks Deltagelse i Napoleonskrigene 1807—14 betød imidlertid ikke blot en Afslutning paa denne Fremgang, men en positiv Tilbagegang især for den oversøiske Part som Følge af den store Transithandels Sammenbrud; og endnu saa sent som i 1839, da Landets Erhvervsliv dog paany var kommet til Kræfter efter en Række vanskelige Aar, var Handelsflaaden c. 10,000 N.R.T. mindre end i 1806. Slutningen af Fyrreerne og de følgende Aar bragte imidlertid stor Fremgang i det økonomiske Liv, og i 1862 var Handelsflaaden naaet op til at maale 137,000 N.R.T., hvorfra 4000 Tons faldt paa Dampskibe. Dampskibene havde dog stadig vanskeligt ved at slaa igennem, skønt det første Dampskib »Caledonia« var kommet til København allerede i 1819 —

12 Aar efter, at Fulton havde fremstillet det første Dampskib i Verden. Som et Kuriosum kan nævnes, at da Jacob Holm i 1825 ansøgte om Tilladelse til at drive Dampskibsfart mellem København og Jylland, blev der fra Generalpostdirektionen svaret, at man »ligesom forhen maatte udtale sig mod Dampskibsfarten i Almindelighed, da den bragte Forstyrrelse i de bestaaende Kommunikationsindretninger«.

I 1879 maalte Flaaden 247,000 N.R.T., hvoraf ca. 20 pCt. var Dampskibstonnage, og i 1900 var det tilsvarende Tal 394,000 N.R.T., men nu var Dampskibsflaaden naaet til at udgøre ca. 60 pCt. heraf.

I sidste Trediedel af det nittende Aarhundrede, da Dampskibet omsider trængte helt igennem og begyndende med Stiftelsen af D. F. D. S. i 1866, blev Rederieringen i stadig voksende Grad udskilt som en selvstændig Bedrift. Dette skyldtes vel nok til Dels den højere Pris paa Dampskibe sammenlignet med Sejlskibe af samme Lasteevne, et Forhold, der medførte, at det enkelte Handelshus ikke magtede at erstatte sine Sejlskibe med Dampskibe; men en medvirkende Aarsag maa ogsaa søges deri, at den moderne egentlige Rederivirksomhed, naar den skal have Udsigt til at drives med Udbytte, normalt bør have større Omfang, end det enkelte Handelshus formaar at give den, naar dette i Hovedsagen skal optræde som sin egen Befragter. Skibsfarten drives da ogsaa nuomstunder i langt overvejende Grad som egentlig og selvstændig Rederivirksomhed under Aktieselskabsform. Herfra er naturligvis flere og væsentlige Undtagelser, idet forskellige Rederiforetagender er sammenkædet med Handels- og Industrivirksomheder, som f. Eks. Det Østasiatiske Kompagni, og nogle af de større Kul- og Olieimportører.

I indeværende Aarhundrede lige op til 1916 inkl. var den danske Handelsflaade i en stadig og kraftig Udvikling, og i 1912 gav Det Østasiatiske Kompagni ved Bygning af Verdens første søgaaende Motorskib »Selandia« Stødet til en ny Epoke i dansk Skibsfarts Historie og blev Aarsagen til, at Danmark med Hensyn til Bygning af Motorskibe og Anvendelsen af disse kom til at ligge i Spidsen.

Ved Udgangen af 1913 — det sidste Fredsaar — maalte Handelsflaaden 541,000 N.R.T. og ved Udgangen af 1916 endog 595,000 N.R.T. Derefter fremkaldte den store Afgang ved Krigsforlis — under hele Krigen mistede alene Dampskibsrederierne 147 Skibe — en stærk Nedgang i Tonnagen, saaledes at denne pr. ultimo 1918 var nede paa 471,000 N.R.T., hvilket paa det nærmeste svarede til Flaadens Størrelse 10 Aar før Krigen. I de følgende 3 Aar var imidlertid det Arbejde, der sattes ind paa at erstatte de krigsforliste Skibe og udvide Handelsflaaden, saa intensivt, at en samlet Tonnage pr. ultimo 1921 var langt større end nogensinde før, nemlig 669,000 N.R.T.

I de følgende Aar til 1929 skete ikke større Forskydninger i Handelsflaadens Størrelse. Først i Løbet af 1930 —31 gik den paa Grund af Forventningen om, at de gode Tider i 1929 vilde holde sig, op til 722,000 N.R.T. Desværre blev Forventningerne ikke opfyldt — tværtimod. Med Aaret 1930 satte Verdenskrisen ind, som i særlig Grad ramte Skibsfarten. En Følge heraf var, at den danske Handelsflaadens samlede Tonnage pr. ultimo 1936 var gaaet ned til 683,000 N.R.T. I Dag udgør Handelsflaadens samlede Tonnage ca. 690,000 N.R.T. med en Bæreevne af ca. 1,800,000 Tons.

Medens Forskydningerne i Handelsflaadens Størrelse i de senere Aar, som det fremgaar af det foran anførte, ikke er saa forfærdelig stor, er der sket væsentlige Forskydninger med Hensyn til Handelsflaadens Art. Sejlskibene forsvinder og Motorskibene afløser Damperne. I 1927 var saaledes 71,2 pCt. af Flaaden Dampskibstonnage, 24,1 pCt. Motorskibstonnage og 4,7 pCt. Sejlskibstonnage, men i Dag er kun 4,6 pCt. Dampskibstonnage og 0,1 pCt. Sejlskibstonnage, medens Motorskibstonnagen er steget til 52,3 pCt. Dette i Forbindelse med en tillagende Anskaffelse af Specialskibe, saasom Tankskibe og Frugt-Køleskibe, betyder selvfølgelig en værdifuld Forøgelse af Flaadens Effektivitet, som dog samtidig modvirkes af, at Flaadens Gennemsnitsalder, der i 1927 var 15½ Aar, i 1938 er steget til 19½ Aar, fordi der paa Grund af Krisen ikke har været Rand til Fornyelser.

Den danske Handelsflaadens Personal rekrutteres fra alle Lag i vort Folk og alle Egne i vort Land. »Havet har døbt os. Vi laa ved dets Bryst og følte dets Stigen og Dalen, og hvor vi end spejded mod Vest eller Øst stod der Flaager af Skum mod vor lyse Kyst og vakte vor Havdrøm af Dvale«, hedder det i Kantaten, der blev afsungen ved Afsløringen af det af Dansk Dampskibsrederiforening paa Langelinie rejste Mindesmærke for de 648 Søfolk, som forulykkede under Verdenskrigen ombord i danske Handelskibe under Udførelsen af deres farefulde Arbejde for at sikre Landets Tilførsler.

Befolkningens Flertal har sit Hjem i Nærheden af Sund, Bælt og Fjord og har fra Barnsben været fortrolig med Havet. De nedarvede Sømandsanlæg danner sammen med den grundige og alsidige Uddannelse, som bliver de danske Søfolk til Del, Basis for deres Dygtighed og gode Omdøm-

me. En dygtig Sømandsstand er en Livsbetingelse for dansk Skibsfart, og at en saadan findes, vidner det nævnte Mindesmærke om.

De Lønninger og øvrige Vilkaar, som bydes de danske Søfolk er da ogsaa særdeles gode og staa fuldt ud paa Højde med, hvad der bydes i andre Lande af søfartsmæssig Betydning. Eksempelvis kan anføres, at i Aaret 1936/37 var Gennemsnitsindtægten i Skibe mellem 2000 og 2500 B.R.T. for en 1ste Maskinmester Kr. 591.— pr. Md., for en 1ste Styrmand Kr. 468.— pr. Md., for en Telegrafist Kr. 325.— pr. Md., for en Hovmester Kr. 287.— pr. Md., for en Kok Kr. 222.— pr. Md., for en Matros Kr. 226.— pr. Md. og for en Fyrbøder Kr. 194.— pr. Md., hvortil kommer Kosten og Opholdet ombord. I 1938 er disse Lønninger yderligere sleget ret betydeligt, samtidig med at de sociale Goder for Besætningerne er blevet forøget ved Ferieloven og ved Nedsættelse af Arbejdstiden m. m.

Som tidligere omtalt drives dansk Skibsfart hovedsagelig som rene Rederiaktieselskaber. Af saadanne fandtes pr. 1. Januar 1938 ialt 110 Damp- og Motorskibsrederier med en samlet Aktiekapital paa 158,6 Mill. Kr. og 19 Sejlskibsrederier med en samlet Aktiekapital paa 1,1 Mill. Kr. Enkeltmands-Rederier findes kun i yderst begrænset Omfang, fordi Risikoen er for stor. Af Rederiselskaberne er de fleste Dampskibsselskaber hjemmehørende i København, hvorimod de fleste Sejlskibsrederier er hjemmehørende i Provinsen, navnlig i Svendborg samt paa Smaaøerne Ærø og Thuro m. fl.

Det er et Særkende for dansk Rederivirksomhed, at den er stærkt koncentreret, baade materialt og lokalt. Landet har 3 meget store Rederier, D. F. D. S., Ø. K., og A. P. Møller, hver med en samlet Tonnage paa ca. 175,000 B.R.T., Rederiet J. Lauritzen har en samlet Tonnage paa ca. 70,000 B.R.T. og derefter kommer 8 Rederier hver med en Tonnage mellem 20—40,000 B.R.T., og disse 12 Rederier ejer tilsammen ca. 80 pCt. af den egentlige danske Handelsflaade. Af helt smaa Rederier findes kun et Faatal. Det fra Norge og til Dels Sverige kendte Forhold med en Mængde 1- eller 2-Skibs Rederier kendes ikke her i Landet. De eksisterende Rederier findes hovedsagelig i København, oven i Købet indenfor en ganske begrænset Bydel.

Denne stærke Koncentration er baade af det Gode og det Onde. Af det Gode, fordi, som C. F. Tietgen udtaler i sit Forslag til Dannelsen af Det Forenede Dampskibs-Selskab: »Det større Selskab ligefrem drager Forretning til sig, som det mindre maa søge, man sættes i Stand til en ganske anden og bedre Regulering af Fragt for Personer og Gods, saavel som af Forbindelsen mellem Ruterne, og til, ved det større Udvalg af Skibe at fordele dem efter Rulernes større og mindre Krav efter Aarstiderne.»

Endvidere fremmes Samarbejdet mellem Rederierne indbyrdes, naar de er saa forholdsvis faa og bor saa nær ved hinanden, og endelig kan det for Rederibedrift saa vigtige Efterretningsvæsen udvikles og antage Former, som ikke vilde være muligt, hvis Rederikontorerne var spredt over hele Landet.

Mindre heldigt virker Koncentrationen derved, at Interessen for og Forstaaelsen af et Erhverv nu engang kun kommer, naar man har det lige udenfor sine egne Døre og stadig kommer i Berøring med det og fordi under de rugældende Samfundsforhold et Faatal altid vil have vanskeligt ved at hævde sig.

Til Trods for, at Danmark, omgivet som det er af Havet, har en stor Kyststrækning, og til Trods for, at Landet, i Forhold til Befolkningens Størrelse, har en større søværts udenlandsk Omsætning end noget andet af Europas Lande, er Forholdene for Udviklingen af en stor national Skibsfart ikke saa gunstige, som man ved første Øjekast skulde tro. Udviklingen af en stor national Skibsfart begunstiges nemlig ved, at Landet har baade en betydelig Import og Eksport, og at der er et passende Forhold mellem disse; men bortset fra Landbrugseksporten, som ganske vist har en overordentlig stor Værdi, men vejer forholdsvis lidt, saaledes at den kan besørges af temmelig faa Skibe, har Danmark ikke, saaledes som f. Eks. vore Nabolande Sverige og Norge, nogen stor Eksport, og der er i hvert Fald slet ikke, naar man regner med Vægten, noget heldigt Forhold mellem Importen og Eksporten. Det danske Landbrug, som er Landets største Eksportør, er samtidig ogsaa dets største Importør, idet det i meget høj Grad er afhængigt af Indførslen af store Kvantiteter Gødning og Foderstoffer, som imidlertid i Vægt langt overstiger Eksporten.

Det er derfor al Ære værd, at dansk Skibsfart alligevel har formået at udvikle sig saa stærkt, at kun 3 Lande i Verden, nemlig Norge, England og Holland i Forhold til Befolkningsstørrelsen har en større Handelsflaade end Danmark. Men dette har ogsaa kun kunnet ske derved, at vor Skibsfart i høj Grad har internationaliseret sig og søgt sin Beskæftigelse i udstrakt Grad paa fremmede Lande og Verdensdele.

Naar man imidlertid ser, hvorledes Lande som Norge og

Finland i de sidste Aar har været i Stand til at forøge deres Handelsflaader med flere Hundrede Tusind Tons, skulde jeg tro, at der ogsaa i Danmark maatte være Muligheder for en Forøgelse. Men hertil kræves rigtignok først og fremmest, at Redernes Initiativ og Lysten til at anbringe Kapital i nye Rederiforetagender ikke svækkes ved for store Krav til Erhvervets Ydeevne.

Vareomsætningen over danske Havne udgør aarligt 16—17 Mill. Tons. Heraf falder Størsteparten eller ca. 11½ Mill. Tons paa Importen, godt 2 Mill. Tons paa Eksporten og Resten paa indenrigsk Godstransport.

Hvor mærkeligt det end lyder, saa besørger danske Skibe kun 40—45 pCt. af Importen og Eksporten, medens den indenrigske Godstransport naturligvis hovedsagelig besørges af danske Skibe.

Mellem udenlandske Havne befordre danske Skibe aarligt omkring 2 Mill. Tons, hvortil kommer, hvad der befordres i de Skibe, som er tidsbefragtet, og hvorfra der ikke foreligger Oplysning om befordret Godsmængde, men den kan maaske anslaaes til de ca. 2 Mill. Tons. Man kommer herefter op paa ialt ca. 10 Mill. Tons befordret af danske Skibe mellem udenlandske Havne, eller næsten lige saa meget som hele Vareimporten over danske Havne. Dette viser tydeligt, i hvor høj Grad dansk Skibsfart — som jeg før sagde — har internationaliseret sig og er afhængig af det internationale Marked.

Medens Mængden af transporteret Gods ikke undergaar store Forskydninger Aar for Aar, ligger Forholdet anderledes, naar man ser paa de indsejlede Fragtbløb. Her kan selvfølgelig finde betydelige Variationer Sted efter Fragtmarkedets Svingninger. Men hvad enten Tiderne er gode eller daarlige, vil det dog altid være betydelige Bløb, som dansk Skibsfart indsejler.

Som Eksempel vil jeg tage Aaret 1936, der man betegnes som et taaleligt Aar for dansk Skibsfart, altsaa hverken særlig godt eller særlig dårligt. I dette Aar indsejlede danske Skibe i Udenrigsfart i Bruttofragt ialt godt 215 Mill. Kr. Heraf faldt 82 Mill. Kr. paa Rute- og Liniefarten, 109 Mill. Kr. paa Trampfarten og 24 Mill. Kr. paa Time-Charter Fart. Af de 215 Mill. Kr. blev ikke mindre end 157 Mill. Kr. indsejlet i Fart udelukkende mellem udenlandske Havne.

Et Foredrag omhandlende dansk Skibsfart vilde nuomstunder, hvor alt og alle er organiserede, ikke være fuldstændigt, saafremt Skibsfartens Organisationer ikke blev nævnt, og jeg skal derfor kortelig omtale de vigtigste af disse.

Skibsførerne har 2 Organisationer, nemlig Københavns Skipperforening og Den almindelige danske Skibsførerforening, stiftet 1874.

Den første, som forøvrigt er den ældste Skibsfurtsorganisation her i Landet, idet den blev stiftet i 1634, er nu væsentligst en Understøttelsesforening, men har bibeholdt visse Privilegier, som f. Eks. Udtagelse af de søkyndige Medlemmer til Sø- og Handelsretten.

Den almindelige danske Skibsførerforenings Opgave er mere alsidigt at varelage Skibsførernes Interesser, men Foreningen gør ogsaa ofte en god Indsats i Spørgsmaal af mere almen Interesse for Skibsfarten, som f. Eks. Fyr- og Afmærkningsforhold i de danske Farvande, Lodsforhold etc.

Styrmændene, Maskinmestrene, Radiotelegrafisterne, Restaurationspersonalet, den menige Dæks- og Fyrbøderbesætning er hver for sig organiseret i Foreninger, som alle maa karakteriseres som rene Fagforeninger.

Redernes Hovedorganisationer er Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening og Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe. Af disse spiller Dansk Dampskibsrederiforening, som omfatter praktisk talt alle Landets større Damp- og Motorskibsrederier, langt den betydeligste Rolle. Foreningen, som blev stiftet i 1884, og til at begynde med nærmest havde Opgaver som en ren Arbejdsgiverforening, har senere udvidet sin Virksomheds Omraade meget betydeligt, saaledes at den nu for Skibsfarten betyder det samme som Grosserer-Societetets Komité for Handelen, Industriraadet for Industrien og Landbrugsraadet for Landbruget.

Dansk Dampskibsrederiforening, de 2 Sejlskibsrederiforeninger, de 2 Skibsførerforeninger samt Foreningen til Søfartens Fremme, der særlig interesserer sig for Navigationsundervisningen, har under Dansk Dampskibsrederiforenings Ledelse med Opretholdelse af Foreningernes fulde Selvstændighed dannet et Fællesraad, Søfartsraadet. Hvis Opgave er at værne om de til dansk Skibsfart knyttede Interesser og særlig som en raadgivende Forsamling at sikre Skibsfartens Organisationer en vejledende Indflydelse paa Statsmagtens Behandling af de dem vedrørende Spørgsmaal.

Danske Rederes Retsværn er endelig en Forening af Redere for danske Skibe, hvis Opgave bestaar i at bistaa sine Medlemmer ved Overtagelse af Retssager angaaende Fragtkontrakter etc.

Paa Grund af Skibsfartens internationale Karakter, ind-

skrænker Organisationerne sig ikke til det nationale Omraade, men gaar videre til interskandinaviske og internationale Omraader. Med Rederiforeningerne i Norge og Sverige har Dansk Dampskibsrederiforening saaledes i 20 Aar haft Aftale om Samarbejde under faste Former og med særlige Vedtægter. Dansk Dampskibsrederiforening er dernæst Medlem af International Shipping Conference og International Shipping Federation i London. Disse Foreninger, der som Medlemmer tæller Rederiforeningerne i praktisk talt alle Lande af søfartsmæssig Betydning, beskæftiger sig henholdsvis med alle Spørgsmaal af international teknisk eller juridisk Natur og Spørgsmaal vedrørende Besætningernes og andre til Skibsfarten knyttede Personers Lønninger og Ansættelsesvilkkaar og den dermed forbundne internationale Lovgivning.

Endelig skal anføres, at Dansk Dampskibsrederiforening samt Hovedparten af de individuelle danske Rederier staaer tilknyttet The Baltic and International Maritime Conference, som har Hovedsæde i København og hvis Opgave er ved Udarbejdelse af Standardcertifikater at tilvejebringe de for Rederne bedst mulige Befragtningsvilkkaar Verden over, hvorhos den udøver et stort Oplysningsarbejde for sine Medlemmer.

I det foregaaende har jeg forsøgt i meget store Træk at give et Billede af dansk Skibsfart, der kan tjene som Baggrund for Udtalelser om Skibsfartens samfundsmæssige Betydning.

Naar man vil bedømme denne er det særlig 3 Forhold, der maa komme i Betragtning, nemlig:

1. Dens Betydning for Landets Tilførsler,
2. Dens Betydning som valutaskabende Erhverv, og
3. Dens Betydning for Beskæftigelsen af Landets Borgere,

og jeg skal i Aften indskrænke mig til at tale om disse 3 Forhold.

Hvad det første Punkt angaar: »Betydningen for Landets Tilførsler«, da er denne Betydning saa indlysende, at nærmere Paavising næppe behøves. Klarest træder det jo frem under Krigsperioder, hvor fremmed Tonnage er vanskelig eller umulig at opdrive, og hvor Landets Tilførsler derfor bliver afhængig af, hvad dets Handelsflaade er i Stand til at præstere. Efter Verdenskrigen viste det sig jo ogsaa, at i de Lande, som ingen Handelsflaade havde af Betydning, ofrede Staten Millioner og atter Millioner for at fremskaffe en saadan, og selv i Lande med store Handelsflaader anvendte Staten meget betydelige Beløb til Udvidelse og Fornyelser af deres Flaader.

Jeg erindrer om, hvad jeg citerede i min Indledning: Handelsministerens Ord om, hvad den danske Skibsfart betød under Verdenskrigen, hvor den, foruden de store kontante Beløb, som den udbetalte direkte til Stat og Samfund og som af Fragtnævnet i sin Tid blev opgjort til 320 Mill. Kr., ydede sin væsentligste Indsats derved, at den under farefulde og vanskelige Forhold holdt det danske Samfund forsynet med Varer til Maksimalfragter, som laa betydeligt under de gældende Markedsrater.

Hvad det andet Punkt angaar: »Skibsfartens Betydning som valutaskabende Erhverv« maa man ved Bedømmelsen heraf undersøge: Hvad tjener Skibsfarten ved sine Transportydelse? og hvor stor en Andel heraf kommer Landet til gode?

Ifølge den af Det Statistiske Departement paa Grundlag af Rederiernes Indberetninger siden 1905 udarbejdede Fragtstatistik havde danske Skibe i Aarene 1905—13 deres Hovedfortjeneste i Farten mellem fremmede Havne indbyrdes, medens Sejladsen til Danmark fra Udlandet og fra Danmark til Udlandet indbragte væsentlig mindre. Taget til Eksempel en Femaarsperiode som 1909—13 indsejledes en Bruttofragt fra Udland til Udland paa ialt 305 Mill. Kr., hvortil kom en Timecharterfragt paa 21 Mill. Kr., derimod indbragte Farten fra Udlandet til Danmark saamtidig kun 96 Mill. Kr. og Farten fra Danmark til Udlandet kun 36 Mill. Kr. og det uagtet den danske Landbrugseksport allerede dengang ganske overvejende befordredes med danske Skibe.

Med Verdenskrigens Indtræden skete der en afgørende Forandring i disse Forhold, da den danske Handelsflaade, saaledes som allerede omtalt, fik sin store og betydningsfulde Opgave at sikre Varetilførslerne til Danmark.

Medens saaledes den rent udenlandske Fragtfart i Femaarsperioden 1914—18 indbragte en Bruttofragt paa 610 Mill. Kr., hvortil kom en Timecharter-Fragt paa 266 Mill. Kr., indsejledes i samme Tidsrum i Farten fra Udlandet til Danmark 548 Mill. Kr. og fra Danmark til Udlandet 71 Mill. Kr.

Aarene 1919—20 betegner en Maksimumsindsejling for den danske Handelsflaade, idet der alene i disse 2 Aar blev indsejlet i Bruttofragt 714 Mill. Kr., foruden 197 Mill. Kr. i Timecharter-Fragt.

Ogsaa i disse Aar udgjorde Fragtfortjenesten i Sejladsen fra Udlandet til Danmark et forholdsvis anseeligt Beløb.

Men i de følgende Aar søgte Flaaden atter i voksende Grad sin Beskæftigelse i den rent udenlandske Fart.

I Femaarsperioden 1921—25 indsejledes 1010 Mill. Kr. i Bruttofragt og 56 Mill. Kr. i Timecharter-Fragt, i Perioden 1926—30 829 Mill. Kr. i Bruttofragt og 72 Mill. Kr. i Timecharter Fragt og i Perioden 1931—35 765 Mill. Kr. i Bruttofragt og 63 Mill. Kr. i Timecharter-Fragt.

I 1936 indsejledes som lidligere omtalt 191 Mill. Kr. i Bruttofragt og 15 Mill. Kr. i Timecharter-Fragt, og i 1937. som var et usædvanlig godt Aar for Skibsfarten, indsejledes ikke mindre end 275 Mill. Kr. i Bruttofragt og 19 Mill. Kr. i Timecharter-Fragt.

I denne Forbindelse vil jeg gerne gøre opmærksom paa, at en saa hurtig og pludselig Stigning i Fragtmarkedet, som fandt Sted i 1937, ganske vist skaber en rent øjeblikkelig stor Fortjeneste for Skibsfartserhvervet; men i det lange Løb er Erhvervet langt bedre tjent med en rolig og stabil Udvikling i Stedet for »boom«-agtige kortvarige Fragtstigninger, som skyldes Krigsfarer og andre samfundssødelæggende Foreteelser.

Erfaringsmæssigt bevirker selv kortvarige unormalt gode Tider en stærk Sligning i Driftsomkostningerne, foruden at der skabes Usikkerhed i Dispositionerne og Kravene til og Forventningerne om Skibsfartens Ydeevne oges udover det rimelige.

Naar Højkonjunkturen er forbi, staaer Erhvervet tilbage med de store Udgifter uden Mulighed for paa tilsvarende hurtige Maade at kunne frigøre sig herfor.

Det er indlysende, at den opsejlede Bruttofragt kun delvis aflejrer sig som en national Indtægt. En meget stor Del af Fragtlindtægten medgaar til Dækning af nødvendige Udgifter i Udlandet.

Ifølge en af Børssekretær Jens Vestberg foretagen Undersøgelse i Dansk Dampskibsrederiforenings Jubilæumsskrift af 1934 fordeler Handelsflaadens Udgifter sig i 1932 med 36,8 pCt. til indenlandske Udgifter og 49,7 pCt. til udenlandske Udgifter, men Hr. Vestberg gør opmærksom paa, at 1932 var et usædvanligt slet Aar for Skibsfarten, og med større Fortjeneste stiller Udgiftsprocenterne sig selvfølgelig lavere.

Hr. Vestbergs Udregninger er baseret paa en af Dansk Dampskibsrederiforening udarbejdet Statistik, hvorefter Skibsfartens samlede Driftsudgifter i Procent af indsejlet Bruttofragt i 1932 er opgjort til 86,5 pCt.

Da Driftsudgifterne i 1937 i Forhold til Bruttofragten efter en tilsvarende Statistik kun udgjorde 65,3 pCt., tør man maaske regne, at der i dette Aar er anvendt 27,8 og 37,5 pCt. til henholdsvis indenlandske og udenlandske Udgifter, og herefter skulde det Beløb, som gennem Skibsfarten i 1937 direkte og ubeskaaret er kommet det danske Samfund til Gode, kunne anslaaes til 188 Mill. Kr., hvoraf man tør regne, at ca. 140 Mill. Kr. udelukkende hidrører fra Sejlads mellem udenlandske Havne.

Da Antallet af Skibe i Udenrigsfart næppe kan anslaaes til mere end ca. 400, og den indsejlede Bruttofragt, naar Timecharterfragt omregnes til Bruttofragt, i 1937 udgjorde 307 Mill. Kr., har hvert Skib gennemsnitlig indsejlet ca. 765,000 Kr.

Da Danmarks hele Overskud paa Betalingsbalancen samme Aar kun udgjorde ca. 95 Mill. Kr., vil man af de anførte Tal kunne forslaa, hvilken uhyre Rolle Skibsfarten spiller for Landets Økonomi, og hvor vigtigt det er, at dette Erhvervs Indtjeningssevne styrkes og udvides. Tænk, om Danmark blot havde dobbelt saa stor Tonnage som nu, hvad der ingenlunde vilde være nogen urimelig Tanke i Betragtning af, at Norge med færre Indbyggere har over 4 Gange mere Tonnage end Danmark.

I denne Forbindelse er det mig en Glæde at kunne konstatere, at Danmarks Nationalbank i sin Beretning for 1937 fremhæver Skibsfartens stigende Indtægter som en af de Faktorer, der i særlig Grad har bidraget til Landets forbedrede Valutastilling.

Hvad endelig angaar det tredje Forhold: »Skibsfartens Betydning for Beskæftigelse af Landets Borgere«, skal jeg oplyse, at ifølge Folketællingen 1930 beskæftigedes der her i Landet direkte ved Skibsfart 18,169 Personer, nemlig 111 Redere, 1104 Skippere — d. v. s. hovedsagelig Førere og Ejere af Smaafartøjer — 557 Skibsførere, 2256 Skibs-officerer, 788 Kontorfolk, 6194 Matroser og Fyrbødere, 919 Personer ansat ved Lods-, Havne-, Fyr- og Bjergningsvæsen og 6240 Havnearbejdere.

Da disse 18,000 Personer atter staaer som Forsorgere for 32,746 Personer, vil det ses, at godt 50,000 af Danmarks Indbyggere lever direkte af Skibsfarten.

Men indirekte giver Skibsfarten dog Brødet til et langt større Antal Personer; ved Skibsværfter, ved Skibsproviantering, paa Mæglerkontorer etc.

Da den egentlige danske Handelsflaade, hvortil jeg i denne Forbindelse regner Skibe over 100 B.R.T., paa daværende Tidspunkt bestod af ca. 700 Skibe, vil man kunne se, at hvert Skib i den danske Handelsflaade direkte kan give Brødet til ca. 70 Personer og indirekte til endnu flere, og at det derfor ogsaa af denne Grund er

i Samfundets Interesse, at der bydes den de bedst mulige Arbejdsvilkår.

Jeg kan ikke slutte dette Foredrag uden at udtrykke en Beklagelse over, at Regering og Rigsdag, ledet af forkerte Forudsætninger med Hensyn til Erhvervets Ydeevne. i det sidste Aar har paaført Skibsfarten en ny Udgift, som har givet Anledning til megen berettiget Bitterhed i Skibsfartskredse, og som ikke alene føles som en sviende Uretfærdighed mod et Erhverv, der ved egen Hjælp har overstaaet en Kriseperiode af enestaaende langvarig og ondartet Karakter, filmed i Konkurrence med fremmed Skibsfart, der nyder Statsstøtte i udstrakt Grad, men — og dette er i og for sig det afgørende — formentlig vil vise sig at være en meget daarlig Forretning i det lange Løb.

Jeg tænker her paa Merindkomstkatteloven, som rammer Skibsfarten særlig haardt, fordi Skibsfartens Indtægt i 1937 praktisk talt helt igennem var Merindkomst, som blev vedtaget trods Skibsfartens meget indtrængende Advarsler, og som har tilføjet Erhvervet og dermed Samfundet en Skade, som det vil være vanskeligt at raade Bod paa.

Skibsfarten er i Modsætning til de fleste andre Erhverv et udpræget Konjunkturerhverv, hvor daarlige — som Regel langvarige — Perioder afløses af gode — som Regel kortvarige — Perioder. Hvis ikke Erhvervet skal stagnere eller gaa tilbage, maa det have Sikkerhed for, at de Midler, som indtjenes i de gode Perioder, ikke unddrages det og umuliggør Konsolidering og Udvidelser. Men det er netop det, denne Lov har gjort, idet den bebyrder Erhvervet med en Ekstra-Skattebyrde paa mange Millioner Kroner, som ellers vilde være blevet anvendt til Udvidelser og Fornyelser. Alene et af vore større Rederier har saaledes erklæret, at det for det Beløb, som det skal udrede i Merindkomskat, kunde have bygget 2 nye Skibe.

De danske Rederier har gennem mange Aar fortrinsvis anvendt deres Fortjeneste til Konsolidering, men en saadan haardhændet Skattepolitik vil gøre det vanskeligt at vedblive at følge denne Linie.

En af Dansk Dampskibsrederiforening udarbejdet Statistisk viser, at Gennemsnitsudbyttet for 13 af de største og mest betydende Rederier i 16 Aar fra 1922—1937 kun udgør 4 pCt. af Aktiekapital plus Reserver, og at samtidig disse Selskabers Aktiekapital er nedskrevet med 25 Mill. Kr. og deres Reserver gaaet ned med 33 Mill. Kr.

Men hvis man i Fremtiden skal formaå Kapitalen til at interessere sig for Skibsfarten, maa man ogsaa kunne stille dens Aktionærer i Udsigt i de enkelte gode Aar at

faa et nogenlunde rigeligt Udbytte til at opveje de daarlige Aars ringe Udbytter eller direkte Tab.

Hvis ikke Finansministeren benytter sin Beføjelse til at eftergive eller nedsætte Merindkomstkatten for Rederierne, vil der være adskillige af disse, som maa optage Laan for at blive i Stand til at betale deres Skat.

Dette kan dog ikke være Meningen.

Afdøde Lord Runciman, Faderen til den i disse Dage saa omtalte Lord Runciman og engelsk Skibsfarts »grand old man«, skrev i sit politiske Testamente:

»Intet Land kan undgaa økonomisk Forlis, naar det regeres af Mænd, som er uvidende om de Love, der styrer Menneskers Tilværelse. Beskatningen suger Livet ud af Foretagssomhed og ruinerer Tusinder af værdige Familier og kaster mange Tusinde Mænd og Kvinder ud i Nød og Elendighed«.

Disse Ord bør Regering og Rigsdag lægge sig paa Sinde. Det er nemlig Udtryk for en skæv Tankegang at ville tro, at man kan bekæmpe Arbejdsløshed ved Paalæg af Skatter. Kun ved at opmuntre Erhvervslivet til Dannelse af nye Virksomheder eller Udvidelse af bestaaende er det muligt paa rationel Maade at komme Arbejdsløsheden til Livs.

Hvis dansk Skibsfart skal bevare en sund Optimisme og have Haab om at fortsætte sine stolte Traditioner, bør der fra alle Sider udvises den yderste Varsomhed med at belaste Erhvervet med flere Byrder.

Intet Erhverv er som dette paa Grund af sin Struktur og Internationalitet saa følsomt for kunstige Indgreb eller økonomiske Overgreb. En uklog Søfartspolitik kan i Løbet af ganske kort Tid rive ned, hvad det vil tage mange Aar at genopbygge.

Højkonjunkturen fra 1937 er forbi og den graa Hverdag begyndt.

Dansk Skibsfart ønsker ikke Statsstøtte og kan forøvrigt paa Grund af sin internationale Karakter ikke uden stor Risiko modtage en saadan.

Men til Gengæld maa den ogsaa have et rimeligt Krav paa at faa Lov til i Fred og Ro at fortsætte den Konsolidering som Flertallet af de danske Redere altid har tilstræbt. Og heller ikke bør dansk Skibsfart udsættes for forhastede i Genève udspikerede dyre sociale Eksperimenter, som man i andre og rigere Lande, med hvis Skibsfart dansk Skibsfart skal konkurrere, betænker sig paa at indføre.

Maalte mit Foredrag i Aften medvirke til at udbrede Forstaaelse herfor, saa man kan sande Shakespeare's Ord: »You cannot speak of reason to the Dunes and loose your voice«.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stabelafløbning

Paa Aalborg Skibsværft søsattes Lørdag under festlige Former det nye Tankskib, som Det Danske Petroleums-Aktieselskab har bestilt ved Værftet. Begivenheden overværedes af Direktøren for Det danske Petroleumsselskab, Generalkonsul Chr. Holm og Frue samt Svigerens og Datter, Greve og Grevinde Ahlefeldt-Laurvig. Blandt Gæsterne var Hofjægmester og Hofjægmesterinde Castenskiold, Direktør, Kraft fra D. D. P. A. og Ingeniør Juul fra Lloyds Register.

Det nye Skib faar en Lastevne af 325 Tons d.w.; det maalet i Fod 153,9 × 25 × 10,6. Hovedmaskinen bliver en B. & W. Motor paa 425 HK., og Farten skal være 10 Knob. Skibet bliver isforstærket. De langs- og tværskibs Skodder er svejsede. Maskine og Kommandobro er anbragt agter.

Søsætningerne fandt Sted Kl. 17. Den unge Grev Jørgen Ahlefeldt-Laurvig døbte Skibet, der fik Navnet »Essodan«.

Marstal-Jagten, der blev Offer for Orkanen

Under den orkanagtige Storm forrige Tirsdag Morgen blev Motor-Jagten »Nelly« af Marstal som omtalt slaaet ind paa Stengrund ved Kysten udfør Snekkersten. Under meget vanskelige Forhold lykkedes det heldigvis at redde de to Ombordværende, men Skibet efterhaanden blevet slaaet fuldstændig i Stykker.

Jagten er blevet splintret i tre Dele, og kun den Del, hvori Maskinen var, er blevet tilbage — alt det andet er skyllet bort.

»Pax«

Den tyske Dampner »Adolf Kirsten«, som gaar i Rute-fart mellem Hamborg og Vestnorge, indkom forleden til Stavanger efter at have udført et vanskeligt Redningsarbejde i Nordsøen.

Ved 10-Tiden Tirsdag Formiddag opdagede man ca. 90 Sømil Nordvest for Hanstholm en dansk 3-mst. Skonnert »Pax« af Marstal, som havde Nødflag oppe og bad om øjeblikkelig Hjælp. Den var paa Rejse fra Methil med Kul til Æroskøbing og havde i Stormen faaet alle

Redningsbaade knust. Motoren var sat ud af Funktion, og to Mand af Besætningen, Kaptajn Rs. Groth og en Matros Claus Petersen, var af en Sø kastet hen ad Dækket. saa begge brækkede Benene. Dette var sket to Dage før den tyske Dampner kom til Hjælp.

Fra »Adolf Kirsten« blev der øjeblikkelig sat en Redningsbaad i Vandet, og man roede over til det danske Fartøj og fik under store Vanskeligheder de to tilskadekomne om Bord. Den tyske Dampner fortsatte Rejsen til Stavanger og kom ind Kl. 3,30 om Natten, og de tilskadekomne Sømand førtes til Sygehuset.

Den danske Skonnert blev ført til sit Bestemmelsessted af Styrmanden og den tilbageværende Del af Besætningen — 3 Mand.

Bureau Veritas

Bureau Veritas har udsendt Rapporten for August. Den viser, at der i Maanedens Løb slettedes:

Dampere: Amerikanske 8, Argentinsk 1, Belgisk 1, Britiske 8, Hollandske 5, Franske 2, Tyske 2, Græsk 1, Italienske 3, Japansk 1, Lettisk 1, Norsk 1, Portugisisk 1, ialt 35.

Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpemotor: Amerikansk 1, Britisk 1, Hollandsk 1, Spansk 1, ialt 4.

Sejlskibe: Amerikansk 1, Britisk 1, Italiensk 1, ialt 3. Aarsagerne til, at de udgaar, var:

For Dampernes Vedkommende: Forlist 2, kollideret 1, brændt 1, grundstødt 3, hugget op 28, ialt 35.

For Motorskibene: Forlist 1, kollideret 1, grundstødt 1, hugget op 1, ialt 4.

Sejlskibene: Forlist 2, hugget op 1, ialt 3.

Flensborgs største Skib

Flensborg-Rederiet Bernhard Howaldt har faaet en Nybygning, Dieselmotorskibet »Sabine Howaldt«, der med sine 9,500 Tons bliver Flensborgs største Skib. Skibet er bygget i Emden, hvor et Søsterskib, der faar Navnet »Claus Howaldt«, er i Arbejde. De to Skibe forøger saaledes Flensborgs Handelsflaade med ca. 20,000 Tons.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Fragtmarkedet har i det store og hele ikke vist større Udsving i den forløbne Uge. Kornpriserne ligger nærmest svagere, og Korntransporten har derfor været indskrænket betydeligt.

River Plate Markedet tog enkelte Baade, hovedsagelig af Mellemstørrelse, paa Minimalratebasis til Europa, ligesom der sluttedes en enkelt mindre Baad for Hørfro fra Rosario til New York til 17/-. Som bekendt har Tramp Shipping Committee bestemt, at kun de Skibe, der var disponible i River Plate senest 31. August, maa sluttet udgaaende fra dette Marked, og der er endnu, da dette skrives, ca. 11 af saadanne Baade tilbage; men saasnart disse er sluttet, venter man, at Tramp Shipping Committee vil frigive yderligere et Antal Skibe.

Fra Australien er der kun sluttet en enkelt Baad, og der er praktisk talt ikke en eneste positiv Ordre paa Markedet i Øjeblikket. Fra St. Lawrence er der sluttet 1—2 Baade til U.K./Cont. paa Basis af Minimalraten, og Churchill/U.K. er ligeledes sluttet 2 Gange til 3/- for September/Oktobre Lastning. Fra Pacifikkysten er der sluttet 2—3 Baade til Rater mellem 26/6 d. og 27/3 d. for Korn til U.K. Sydafrika har ligeledes taget 2 Baade for Majs til 17/- Basis Cape Town/p.p.U.K. Russerne har taget 5—6 Baade fra Sortehavet til Rater mellem 10/9 d. og 11/- Basis Antwerpen/Rotterdam med 9 d. extra for U.K.

Paa de øvrige oversøiske Markeder har Forholdene ogsaa været meget rolige. Scrapjern U.S./Japan er meget roligere, selv om der dog ogsaa i denne Uge er sluttet enkelte Baade til svagt vigende Rater. Sidste Forretning rapporteres U.S. Atlantic/Japan til \$ 3.90.

Sukker fra Cuba viser stadig kun ringe Interesse for Tonnage. I den forløbne Uge sluttedes 2 danske Baade for tilsammen ca. 9,000 Tons fra Cuba til Casablanca til 16/-. Cuba/Bordeaux indikerer stadig omkring 17/-. Til U.K. viser Afskiberne kun ringe Interesse: Raterne ligger nominelt omkring 15/-. Fra Golfen cirkuleres forskellige sulphur Forretninger, bl. a. 6,000 Tons til Nordafrika til \$ 4.- og 4,000 Tons til Rotterdam til \$ 3.-. Der noteres endvidere forskellige net Forretninger til Japan til omkring \$ 3.85 for hurtig Diesellonnage.

Pacifikkystens Markeder har været noget livligere.

Som allerede nævnt er der sluttet et Par Baade for Korn til U.K. og paa f.i.o. Basis har Befragterne ligeledes taget forskellige Baade for November/December Lastning til Rater mellem 25/- og 24/6 d. I Øjeblikket synes Tendensen at være noget vigende, og Befragterne noterer kun 24/-. Af Transpacific Forretning nævnes Br. Columbia/Shanghai £ 7,500.- for 500.000 cbft. Baad og Br. Columbia/Shanghai & Tsingtao til £ 7,500.- for 460.000 cbft. Skib, Br. Columbia/Sydney eller Newcastle £ 5,750.-. Interoceanic Lumber vil antagelig betale \$ 11.50.

Østens Markeder har været noget livligere, men desværre synes Ratetendensen nærmest at være vigende. Soyabønner er sluttet gentagne Gange for Positioner mellem November og Februar til 27/6 d., og Ris fra Saigon har faaet Tonnage for November Lastning til 28/3 d. Fra Madraskysten er sidst betalt 28/6 d. for November, og fra Karachi/Marmagoa er sluttet 8,000 Tonner til 26/- for Linsæd/Kerner.

I Europafarten er Forholdene i det store hele uforandrede. Middelhavet/hjem har betalt bedre Rater for enkelte Forretninger hvorimod Kul Wales/Port Said ligger uforandret i 6/-.

Wales/River Plate viser lidt svagere Tendens paa Grund af de store Forhaabninger, man stiller til det hjemgaaende Marked. Raten i Dag ligger næppe over 11/6 d.

Kul fra Østkysten til Danmark er uforandret, hvorimod der er en lille Smule mere Liv paa Trælastmarkederne, og enkelte Forretninger har endogsaa betalt de oprindelige for dette Aar fastsatte Minimalrater.

Der har været gjort en Del Timecharter Forretning i den forløbne Uge, men det har hovedsageligt drejet sig om enkelte Rejser af ganske korte Perioder. Af Afslutninger skal nævnes 7,500 Tonner \$ 1.50 Levering Cuba Tilbagelevering U.K./Cont., og 8,000 Tons Motorskib Levering U.S.N.H. Tilbagelevering Sydafrika \$ 1.25. For en Transpacific Rundtur bydes for hurtiggaaende 8,000 Tons Motorskib omkring \$ 6.- Levering Japan Tilbagelevering Shanghai. Vestindia Timecharter Markedet har været meget stille. En enkelt Baad er sluttet for Rundtur til \$ 1.25, ligesom en norsk 4,000 Tonner rapporteres sluttet til samme Rate for et Aar.

Besøg af udenlandske Turlister i Juli 1938

Turistens Hjemland	Antal Turister	Antal Opholdsdage
Tyskland	4921	37906
Storbritannien	3101	16101
Norge	6536	29030
Sverige	14435	48890
Island	64	602
Finland	549	2305
Randstaterne	95	664
Polen	183	1189
Holland	877	3572
Belgien og Luxemburg	204	711
Frankrig	296	1136
Italien	136	530
Schweiz	234	1073
Tjekoslovakiet	181	1163
Øvrige Europa	276	1549
Europa i alt	32088	146421
Kanada	58	235
U.S.A.	3302	14447
Meksiko, Mellem- og Sydamerika	63	197
Amerika i alt	3423	14879
Afrika, Asien og Australien	121	515
Juli i alt	35032	161815
Juni i alt	25103	92000

Den nye »Selandiu« færdig

Nu er Ø. K.s Nybygning »Selandiu« færdigbygget paa Nakskov Skibsværft og afsejler snarest paa Prøvetur til København, hvor den straks skal begynde Indladningen til Østen. Den 4. November gaar den paa sin Jomfrurejse til Bangkok.

Valutavanskeligheder i Brasilien

Paa Nordisk Skibsrederforenings Generalforsamling omtalte Direktør Dybwad, at et Par norske Skibe havde maattet vente længe paa at faa deres forfaldne Fragt betalt, idet de brasilianske Befragtere paaberaabte sig Valutarestriktioner. Ved den norske Legations Mellekomst blev der dog opnaaet Valuta for det ene Skibs Vedkommende, medens Certepartiet for det andet Skib blev cancelleret af Befragterne uden nogen rimelig Begrundelse.

Foreningen meddeler nu, at Valutarestriktionerne synes at være blevet strengere, og i Henhold til en Meddelelse fra Foreningens Agent i Rio de Janeiro, dateret 15. September, havde den brasilianske Banks Præsident og Valutachef svaret den norske Legation, at hverken den almindelige Valutasituation eller de gældende Bestemmelser tillader Tildeling paa Forhaand af Valuta. Efter dette vil det være umuligt for brasilianske Tidsbefragtere at overholde Certepartiets Bestemmelser om forskudsvis Betaling af Tidsfragten.

Befragterne i Rio de Janeiro har ogsaa selv underrettet Rederiet om, at det ikke kan gøre Regning paa at faa Valutatilladelse, saaledes at saavel Skibets Tidsfragt som Udgifter til Bunkers o. s. v. kun vil kunne betales fra det.

som Skibet selv tjener. Det er naturligvis en meget utilfredsstillende Ordning, og Foreningen adværer derfor mod Tidsbefragtning til brasilianske Befragtere, saa længe disse Vanskeligheder bestaar.

Ny Fiskerihavn i Urne paa Nordlolland

I Overværelse af Repræsentanter for Sogneraad og Amsraad og af Statens tilsynsførende, Ingeniør Hvalkovf, Helsingør, indviedes forleden den nye Fiskerihavn i Urne paa Nordlolland. Den nye Havn har kostet 55,000 Kr. Havnen bliver indregistreret som officiel, og der bliver ansat en Havnefoged.

»Nordbornholm«

Der føres i disse Dage Forhandlinger, der antagelig vil resultere i, at Østbornholmske Dampskibsselskabs Flaade vil blive fuldstændig ændret, saaledes at man næste Sommer faar ikke et, men to nye Skibe til at besejle Ruten mellem de nord- og østbornholmske Havne.

I Sommer købte den chilenske Kommission, der har været i Danmark, som tidligere omtalt Østbornholmske Dampskibsselskabs »Østbornholm«. Den samme Kommission skal have givet Tilbud paa Selskabets anden og større Dampner S/S »Nordbornholm«.

Hvis det chilenske Tilbud paa »Nordbornholm« bliver antaget, er det ensbetydende med, at Østbornholmske Dampskibsselskab derved vil faa sin Flaade helt fornyet.

»Nordbornholm« er bygget i 1929 paa Frederikshavns Skibsværft, og Anskaffelsessummen var den Gang ca. en halv Million Kroner.

Det svenske Fragtindex

Svenska Handelsbankens Fragtindex for September er stegen med 5 Points til 122. Opgangen maa delvis tilskrives den internationale Krise. Størst Opgang var der for Kulfragterne, som steg 13 Points til 96, et Tal, som ikke er naaet siden Januar. Træfragterne steg 2 Points. De indgaaende Fragter steg 10 Points, medens de udgaaende kun forhøjedes med 1 Point.

Prøvetur

Nybygningen »Marit Mærsk« fra Frederiksstad Værft til A. P. Møllers Rederier var i Onsdags paa Prøvetur, hvori bl. a. deltog Skihsroder A. P. Møller.

»Marit Mærsk«, der laster 3,330 Tons, er af Værftets specielle Type med Kedlerne paa Dæk, og er den 19. Dampner af denne Slags, der leveres fra Værftet. Maskineriet er en Frederikstad Dampmotor, som kan udvikle op til 2,300 H.K. Dampneren, der føres af Kaptajn J. Hansen, er afgaaet til Canada for at laste til England.

Vragstykker fra »Admiral Karpfanger«

Ved Øen Navarino i Nærheden af Ildlandet skal være fundet Vragstykker af det savnede, tyske Skoleskib »Admiral Karpfanger«.

Nødblus fra Havet

Ved 22-Tiden i Fredags Aftes observeredes fra Blaavand Radio et Nødblus paa Havet. Man rapporterede til Redningsvæsenet Blaavand, som igen henvendte sig til Redningsvæsenet i Esbjerg og anmodede dette om at gaa ud til Hjælp, da man frygtede, at der var Tale om Fare for et Skib.

Saa vel Motorredningsbaaden »Esbjerg« som Redningsskibet »F. V. Mortensen« gik straks ud for at undersøge Farvandet, og ved 2,45 Tiden næste Morgen naaede Skibene frem til den opgivne Position. Her laa den svenske Kutter »Nancy G. G. 574« ude af Stand til at manøvrere som Følge af Maskinskade. Kutteren blev taget paa Slæb af Redningsskibet, og alle tre Fartøjer naaede senere ind til Esbjerg.

Esbjerg-Kutter forladt af Mandskabet

Da Esbjergkutteren »M. Aaen« befandt sig ca. 20 Sømil fra Horns Rev, traf den paa den forladte Esbjergkutter »Gerda«. Sidstnævntes Dæk var raseret for Masten, Styrehus, Skanseklædning og Skylight, men Hullerne i Baaden var stoppet til med Dynen, Gangklæder og andet. Den 4-Mands Besætning, der er taget om Bord i en russisk Daniper, formenes først at blive landsat i Amsterdam.

Kollisionen mellem »Bes« og »Emaus«

Skipper Enevold Enevoldsen, Esbjerg, kræver 27,000 Kr. i Erstatning af Rederiet for Dampskibet »Bes«, Skibsreder O. F. Svendsen. Aarsagen hertil er, at hans Fiskekutter »Emaus« er blevet sejlet ned af »Bes« ved Hals Barre.

Højesteretssagfører Gorrissen fører Sagen for Skipperen, og under Domsforhandlingen i Sø- og Handelsretten udtalte han, at »Bes« var Skyld i Sammenstødet, idet det havde manglet Udkig paa Dampneren.

Højesteretssagfører Schiørring krævede paa Rederiets Vegne Frifindelse. Han mente, at det ikke havde været nødvendigt at have Udkig paa Bakken i en stjerneklar

Nat. Styrmanden og Rorgængerer havde iagttaget to andre Ankerliggere, og naar de ikke havde set »Emaus«, maatte Aarsagen være den, at Lanterne ikke kunde ses paa Grund af det højeste Storsejl. Dette var en alvorlig Fejl, og dertil kom, at Vagten paa »Emaus« havde set Dampneren styre mod Kutteren, men var gaaet ned igen.

Højesteretssagfører Gorrissen svarede, at Styrmanden og Rorgængerer havde andre Opgaver end Udkiggen. Det er en Fejl, at der ikke har været en Udkigsmand. Det staar intetsteds skrevet, at Sejlene ikke maa være højst. Dampneren burde netop have set Kutteren i den stjerneklare Nat, naar Sejlet var oppe. Man kan ikke undskyldte sig med at sige, at man ikke har set Kutteren. Dom senere.

Færgeruten Larvik-Frederikshavn

Bestyrelsen i Larvik—Frederikshavn Færgeruten indkaldte forleden til en Konference paa Farrisbad:

Der mødte ca. 40 Repræsentanter fra de interesserede Distrikter paa norsk Side, deriblandt Fylkesmændene i Østfold, Buskerud og i Vestfold samt en Række Stortingsmænd og Borgmestrene i Larvik og Frederiksstad.

Formanden, Direktør M. O. Schøyen, gav en kort Redegørelse for Færgedriften og Spørgsmaalet om Salg af Skibet. Der foreligger som bekendt Tilbud fra Argentina. En Række Herrer havde Ordet, og der herskede Enighed om, at der ikke burde blive Tale om Salg. Den nye Kontinentalforbindelse har den allerstørste Betydning for Turisttrafikken, ikke blot i de tilgrænsende Distrikter, men for hele Landet.

Det blev besluttet at nedsætte et Arbejdsudvalg udenfor Bestyrelsen, som straks skal henvende sig til Statsmyndighederne for at fremføre Distrikternes Anmodning om Statsgaranti for de kommende Aar.

Stort Sejlskibsdæk drevet i Land

Dampneren »Lynæs« af København rapporterede i Fredags til Skagens Signalstation at have passeret et svært drivende Vrag seks Sømil Nordvest for Bovbjerg. Fra Vraget ragede to svære Støtter op af Vandet, og iøvrigt var der Planker af Form som en Flaade i ca. 100 Fods Længde. Da Vraget var farligt for Sejlskibet, blev der fra Marinestationen sendt en Flyvemaskine til det opgivne Sted, men paa Grund af Dis kunde man intet se fra Maskinen og maatte vende hjem med uforrettet Sag. Vraget drev i Land i Løbet af Natten, og Lørdag Morgen fandtes i Stenbjerg søndre Stranden Dækket af et Sejlfartøj, der maalte ca. 280 Kvadratalen. Træet er næsten nyt, og man antager, at det drejer sig om et Skib, der under Efteraarstormen er forlist.

Finsk Dampner paasejler Lappegrundens Fyrskib

En finsk Dampner, »Anton H.« af Pori, ført af Kapt. Donald Fock, paa Rejse fra skotsk Havn til Hjemstedet med Kul, har Lørdag Aften paasejlet Lappegrundens Fyrskib. Fyrskibet led alvorlig Skade og fik bl. a. Stævnen slaaet i Stykker.

Engelsk Spærreballon i Vesterhavet

En norsk Dampner rapporterede Søndag Eftermiddag, at den i Nærheden af Vyl Fyrskib, ca. 55 Sømil fra Land, havde observeret en stor Ballon drivende paa Havet.

Ballonen, der maatte anses for at være farlig for Sejlskibet, i stærk Drift ind mod Land, og det antages, at den, hvis den vedblivende holdt sig flydende, vilde drive ind paa Fanø Sydstrand eller til Farvandet ved Manø.

Efter det oplyste kan der ikke næres Tvivl om, at den drivende Ballon er en af de engelske Militærballoner, der rev sig løs under de store Luftmanøvrer ved Cambridge. Den paagældende Ballon er drevet over Nordsøen og er allsaa naaet helt ind til Farvandet ved de danske Kyster, hvor den nu er sunket.

To Højbroer

Spørgsmaalet om en Broforbindelse over Taasinge til Langeland blev rejst af Svendborg Amt i Oktober 1934. I Maj 1937 blev der nedsat et Udvalg, bestaaende af Repræsentanter for Amtet, Svendborg og Rudkøbing Kommuner samt de interesserede Landkommuner paa Langeland og paa Taasinge. Dette Udvalg besluttede at overdrage til Professor Anker Engelund at udarbejde et Projekt. Resultatet af Professorens Undersøgelser blev forelagt paa et Møde forleden i Svendborg. Forslagets Konklusion og Overslag er følgende:

Den Løsning, som i de fleste Henseender bedst tjener det ønskede Formaal, bestaar af følgende Broanlæg:

- 1) Højbro i Jernbeton over Svendborgsund,
- 2) Lav Buebro i Jernbeton over Søsund, og
- 3) Højbro i Jernbeton over Rudkøbing Løb med de tilhørende Landtilslutninger.

Denne Kombination anses derfor for det primære Forslag. De tilsvarende Anlægsudgifter er: Broanlægget over Svendborgsund inkl. de tilhørende Landtilslutninger og Vejanlæg 5,85 Mill. Kr. Broanlægget over Søsund og Rud-

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«

købing Løb inkl. de tilhørende Landtilslutninger og Vej-anlæg 8,35 Mill. Kr., ialt 14 Mill. Kr.

Der blev paa et Møde forleden ikke taget endelig Stilling til Brosjorsmaalet. Udvalgets enkelte Medlemmer vil nu orientere sig til forskellig Side, og der vil derefter blive indkaldt til et nyt Møde, hvor man vil fortsætte sine Overvejelser.

Der har dog vist sig adskillig Opposition mod Tanken.

»Chr. J. Kampmann« mister Skruen

Vendilas Damper »Chr. J. Kampmann« har ifølge et Lloyds-Telegram mistet Skruen ud for Nantucket. En Slæbebaad »Resolute« er gaaet ud fra London for at assistere Damperen.

Efter hvad Rederiet oplyser, lykkedes det »Resolute« i Gaar at faa »Chr. J. Kampmann« taget paa Slæb, og den kan ventes ind til New York med den i Dag.

Atlantens Dønninger

Organisation Météorologique Internationale har nedsat en Kommission, som skal undersøge Spørgsmaalet vedrørende Dønningers Udbredelse og Muligheden til at forudsige Dønning.

I Dagene fra 14. til 19. November i Aar etableres der et internationalt Samarbejde til Udforskningen af Dønninger i det nordlige Atlanterhav.

En Sømandshistorie

De snakker om Taage, sagde den gamle Skipper. De kender ikke mere til Taage end den Kakkelovn der. Nej, saa skulde De have set en Taage, som jeg en Gang sejlede i. Jeg gik med en Bugserbaad gennem Oslofjorden. Vi skulde ned til Langesund for at tage en Brig med Kul-last paa Slæb. Taagen var saa tuel, at da jeg stak min ene Haand ud i den, blev Vanten siddende.

Naa, vi sejlede til Langesund og hentede Briggen, og da vi kom under Tønsberg igen, saa raable Udkiggen:

— En Vante om Bagbord. Skipper!

Og nu kan De tro mig, om De vil, men der sad Vanten

i Taagen. Vi tog en Baadshage, og her er den. Jeg bruger den den Dag i Dag.

Frankrigs Hvedehøst

Frankrigs Hvedehøst anslaaes nu til 8,7 Mill. Ton; med Beholdningen fra i Fjor 800,000 Ton skulde der altsaa være 9,5 Mill. Ton til Disposition for indeværende Høst-aar. Det normale Aarsforbrug er ca. 7 Mill. Ton. Prisen er af Office du Blé fastsat til 204 Frc. pr. 100 kg mod 180 Frc. i Fjor.

Indgaaende Skibe i Aarhus Havn i September
Maaned 1938

	Hjemland	Anløb	R.T.N.
Danmark	439	83,540
Norge	9	11,889
Sverige	36	4,987
Finland	8	4,607
Estland	6	1,714
Polen	1	1,138
Tyskland	24	4,161
England	8	17,445
Holland	5	2,328
Grækenland	2	4,076
Tilsammen	538	135,885
Heraf Rute-fart	158	58,272

PERSONALIA

60 Aar

Direktor *F. H. Kockum*, administrerende Direktør for Aktiebolaget Kockums Værft i Malmø, fyldte forleden 60 Aar. *F. H. Kockum* fik sin Uddannelse i Tyskland og Amerika, indtil han i 1904 vendte hjem og blev ansat i den af Bedstefaderen startede Virksomhed. I 1919 blev han Vicedirektør og for to Aar siden administrerende Direktør.

POSITIONSLISTE PR. 11. OKTOBER 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 8.10.
s.s. *Aaro*, Bastrup, afg. Weser 5.10. til Alexandria Va.
s.s. *Aaro* afg. Kbhvn. 23.9. til Leningrad.
s.s. *Aase* afg. Leghorn 3.10. til Carrara.
m.l. *Aase Mærsk* ank. Aruba 26.9.
s.s. *Absalon* afg. Ghent 4.10.
m.s. *African Reefer* pass. Mona 2.10.
m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, afg. Rotterdam til Hamburg 11.10. udg.
s.s. *Agnete* ank. Ymuiden 7.10.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Ghent 6.10.
s.s. *Alabama* ank. Svendborg 10.10.
s.s. *Alf* ank. Kbhvn. 8.10.
s.s. *Alfa* afg. Oran 5.10.
s.s. *Algarve* afg. Lissabon 10.10. til Antwerpen.
s.s. *Algier* ank. Izmir 10.10.
m.s. *Almena* afg. New York 15.9. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Kbhvn. 6.10.
s.s. *Alsund*, Hansen, ank. Skutskär 9.10.
m.s. *American Reefer* pass. Flores 7.10.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. San Francisco 10.10.
m.s. *Anglo Mærsk* pass. Gibraltar 24.9. ostg.
s.s. *Anna* ank. Kirkealdy 10.10.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Panama 21.9.
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Dondra Head p. R. I. Beyrouth 2.10. hjg.
s.s. *Anne* ank. Kbhvn. 18.9.
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 20.9. til River Plate.
m.s. *Arizona* afg. Angra dos Reis 25.9. til Kbhvn.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Alexandria 6.10. til Port Said.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. San Francisco 1.10. til Yokohama.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Port Elizabeth 10.10. udg.
s.s. *Asko*, Hansen, afg. Boness 8.10. til Aabenraa.
s.s. *Astang* ank. Antwerpen 6.10.
m.s. *Asnes* pass. Dunnet Head 3.10.
m.s. *Astoria* forv. ank. Ballimore 10.10.

s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Manzanillo.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Manzanillo.
m.s. *Australian Reefer* afg. Seattle 6.10.
m.s. *Australian*, Rasmussen, pass. Cap Verde p. R. I. Sydney 11.10. udg.
s.s. *Avance* afg. Danzig 28.9. til Riga.

B

s.s. *Belgien* ank. Amsterdam 5.10.
m.l. *Bente Mærsk* pass. Gibraltar 27.9. vestg.
s.s. *Bergenhus* afg. Bergen 11.10. nordover.
s.s. *Bertha* ank. Seaham 27.9.
s.s. *Bes* pass. Skagen 2.10.
s.s. *Betta* ank. Thames 10.10.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Philadelphia 29.9. til Nuevitas.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Swansea 1.10.
s.s. *Birgitte* afg. Porsgrunn 22.9. til St. Stephen.
m.s. *Boringia*, Kolls, pass. Finisterre p. R. I. London 11.10. hjg.
m.s. *Bornholm*, Sorensen, ank. Port Alfred 6.10.
s.s. *Bothal*, fung. H. Frederiksen, ank. Rouen 7.10.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Rio de Janeiro 9.10.
s.s. *Brasilien* ank. Stavanger 10.10.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Avonmouth 7.10. til Nigeria.
s.s. *Britta* afg. Gdynia 11.10.
s.s. *Broholm* ank. Alexandria 9.10.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. New York 9.10.
s.s. *Brynhild* afg. Montreal 28.9. til Aalborg.

C

m.s. *California* afg. Kbhvn. 17.9. til River Plate.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. San Pedro til Panama Canal 7.10. udg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Dungeness 10.10.
s.s. *Carmen* afg. Patras 12.10.
m.l. *Caroline Mærsk* afg. Hamburg 29.9.
s.s. *Charkow* afg. Randers 8.10. til Antwerpen.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Antwerpen 25.9. til Rotterdam.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

11.10.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEWYORK	471,50	AMSTERDAM	256,35
BERLIN	188,70	STOCKHOLM	115,60
PARIS	12,65	OSLO	112,70
ANTWERPEN	79,70	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	107,25	PRAG	16,45
ROM	25,05	WARSAWA	80,20

m.s. *Chilean Reefer* pass. Mona 1.10.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Åbo 7.10. udg.
 m.s. *Chr. Holm* afg. Le Havre 12.10. til North Shields.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. New York 5.10.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Trinidad 8.10. til Gullen.
 s.s. *Christiansborg* ank. Hull 10.10.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Rouen 9.10.
 s.s. *Clara, Jensen*, afg. Thames 8.10. til Burntisland.
 m.s. *Columbia* forv. ank. Misumi 9.10.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Walvis Bay 25.9. til Tanga.
 s.s. *Cyrl*, Farup, afg. Swansea 28.9.

D

s.s. *Dagmar* afg. Zeebrügge 10.10.
 s.s. *Dagmar* afg. Kbhvn. 8.10. til London.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Kbhvn. 9.10. til Gdynia.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Danzig 9.10. til Boulogne s/M.
 m.s. *Danmark* ventes til London 12.10.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Aden til Singapore 10.10. udg.
 s.s. *Delaware* afg. New York 26.9. til Oslo.
 m.s. *Duala*, Larsen, afg. Christobal for Seattle 3.10. udg.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Boston 20.9.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Ayr 1.10.
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Oslo 17.9.
 s.s. *Egholm* afg. Antwerpen 10.10. til Algiers.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Rotterdam 28.9.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Havre 24.9. til Aruba.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. New Orleans La 3.10.
 s.s. *Elisabeth* pass. Øland 5.10.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Bordeaux 4.10.
 s.s. *Ellen* afg. Odense 19.9.
 s.s. *Ellensborg* ank. Gdynia 10.10.
 s.s. *Else* pass. Helsingør 11.10.
 s.s. *Emanuel* ank. Londonderry 7.10.
 s.s. *Emilie Mærsk* pass. Dover 7.10. østg.
 m.t. *Enma Mærsk* afg. Suez 25.9. til Bahrein.
 s.s. *Energi* afg. Holyhead 11.10. til Silloth.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Nørresundby 8.10.
 s.s. *Enigheden* oplagt.
 s.s. *Erik Boye* ank. Bordeaux 30.9.
 s.s. *Erindring* oplagt
 s.s. *Erna* afg. Borga 11.10.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. London 10.10. hjg.
 s.s. *Ester* ank. Keni 11.10.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Archangel 25.9.
 s.s. *Estland*, Fischer, pass. Kbhvn. 6.10. til Brahestad.
 s.s. *Estrid* afg. Rio de Janeiro 29.9. til Hønborg.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, pass. Bishoprock p. R. t. St. Thomas 11.10. udg.

F

m.sk. *Fanø* rapp. 260 Sm. Øst for Leith 10.10.
 s.s. *Finland* afg. Burntisland 4.10. til Køge.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, pass. San Bernadino p. R. t. San Francisco 1.10. udg.
 s.s. *Flynderborg* afg. Marseilles 10.10.
 s.s. *Frankrig* ank. Danzig 6.10.
 s.s. *Fredensborg* pass. Cape Race 6.10.
 s.s. *Frederiksborg* pass. Kbhvn. 7.10.
 s.s. *Freja* ank. London 28.9.
 s.s. *Frida* afg. Iquique 4.10.
 s.s. *Frode* afg. New London 10.10. til Baltimore.
 s.s. *Fylla* afg. Antwerpen 4.10.

G

s.s. *Georgia* afg. Kbhvn. 30.9. til Gullen.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Lissabon 10.10.
 s.s. *Gerd* afg. Baltimore 22.9. til Guanla.
 s.s. *Gerda* ank. Haifa 10.10.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Yokohama 23.9. til New York.
 s.s. *Gorm* afg. Aalborg 8.10. til Norfolk, Va.
 s.s. *Grete* ank. Candia 5.10.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Shanghai 30.9.
 s.s. *Grønland*, Mortensen, pass. Kbhvn. 9.10. p. R. t. Grangemouth.
 s.s. *Gudena* ank. Åhus 5.10.
 s.s. *Gudrun* afg. Rotterdam 1.10. til Oslo.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Antwerpen 6.10. til New York.

s.s. *Gunhild* afg. Antwerpen 6.10. til Dublin.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Bayonne 28.9. til Huelva.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Chefoo 6.9. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. Liverpool 5.10. til London.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Kbhvn. 7.10.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Stettin 7.10.
 s.s. *Halfdan* ank. Riga 9.10.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. W. Hartlepool 9.10. til Aarhus.
 s.s. *Hanne* pass. Lødingen 23.9. nordg.
 s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 11.10. til Bremen.
 s.s. *Hans Broge* pass. Helsingør 7.10. nordg.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Boston 28.9.
 s.s. *Harald* i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Harriet* ank. Cardiff 6.10.
 s.s. *Helene* ank. Ellesmere 11.10.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 2.10.
 m.s. *Helvig* ank. Helsingør 27.9. for Reparation.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Falmouth 20.9.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Shields 7.10.
 m.s. *Herdís* ank. New York 3.9.
 s.s. *Hilde* ank. Halifax 30.9.
 s.s. *Hindholm* afg. Kbhvn. 10.10. til Manchester.
 s.s. *Holland* afg. Danzig 4.10. til London.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Singapore 10.10. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Immingham 5.10. til Archangel.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Antwerpen 30.9.
 s.s. *Inger* ank. Halfa 6.10.
 s.s. *Inger Toft* afg. Barry 6.10.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Birkenhead 7.10.
 m.s. *Island*, Meinertz, ank. Avonmouth 2.10.
 s.s. *Ivar* afg. New York til Oslo.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Melbil 8.10. til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 9.10.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Bremen 4.10. til Kanada.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Tampico 16.9.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Yokohama til Kobe 13.10. hjg.
 s.s. *Jenny* afg. Malaga 11.10.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Savannah 21.9.
 s.s. *Johanne* ank. Thames 10.10.
 s.s. *Johannes Mærsk* pass. Hirtshals 6.10. østg.
 s.s. *Johantha* afg. Hamburg 11.10. til Aarhus og Aalborg.
 s.s. *Jonna* afg. Cardiff 27.9.
 s.s. *Juliane* pass. Skagen 29.9. vestg.
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Aden til Colombo 7.10. udg.
 s.s. *Jutta* pass. Helsingør 7.10.
 s.s. *Jytte* afg. Kolding 5.10. til Bremen.
 s.s. *Jegersborg* afg. Kbhvn. 11.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Kbhvn. 8.10. til Danzig.
 s.s. *Kalu*, Brockmann, ank. Klaipeda 6.10.
 s.s. *Karen Toft*, ank. Rouen 8.10.
 s.s. *Karen* afg. Västerås 4.10. til Leningrad.
 s.s. *Karla* afg. Malta 8.10.
 s.s. *Katholm* ank. Kbhvn. 11.10.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Port Arthur 16.9.
 s.s. *Keiserinde Dagmar* afg. Melbil 5.10. til Toppila.
 s.s. *Kentucky* afg. New Orleans 11.10. til Norfolk, Va.
 s.s. *Kirsten* afg. Cork 1.9. til Goole.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Greenspond 4.10. til Ridham Dock.
 s.s. *Kjopenhavn*, Sigvardt, ank. Onega 8.10.
 s.s. *Knud* ank. Liverpool 8.10.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villenoes* ank. Esbjerg 2.10.
 s.s. *Knud* afg. Malmø 3.10. til Trelleborg.
 s.s. *Kongea* ank. Lemvig 24.9.

L

s.s. *Laila* afg. Valparaiso 7.10.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Bangkok 4. 10.
 s.s. *Lars Kruse* oplagt.
 s.s. *Laura* ank. Rio 11.10.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Havana 26.9.
 s.s. *Lica Mærsk* pass. Dunnet Hd. 6.10. østg.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Aalborg for Reparation 4.10.
 s.s. *Lilian* afg. Gr. Yarmouth 11.10.
 s.s. *Lilleborg* pass. Skagen 7.10.
 s.s. *Lily* ank. Wiborg 3.10.
 s.s. *Linda* afg. Tel Aviv 4.10.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Manchester 5.10.
 s.s. *Lotta* ank. Aalborg 7.10.
 s.s. *Lotte* afg. Shields 6.10. til Hamborg.
 m.s. *Louisiana* afg. Buenos Aires 4.10. til Bergen.
 s.s. *Lundby* afg. Bermuda 6.10. til Vestindien.
 s.s. *Lynæs* pass. Helsingør 8.10.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Baltimore 2.10.
 s.s. *Magnus* ank. Dunkirk 10.10.

s.s. *Maja* afg. Kemi 11.10.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Everett til San Francisco 5.10. hjg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Panama City 6.10.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Manila 25.9.
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. Gdynia 9.10. til Leningrad.
 s.s. *Margrete* ank. Trångsund 4.10.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 10.10.
 s.s. *Marianne* pass. Gdynia 16.9.
 m.t. *Marie Mærsk* ank. Las Piedras 29.9.
 s.s. *Marie Toft* ank. Setubal 10.10.
 s.s. *Marna* afg. Havana 5.10.
 m.s. *Marocco* afg. Kbhvn. 8.10. til Antwerpen.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Hamburg 8.10.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Shields 7.10.
 s.s. *Marx* ank. Bo'ness 29.9.
 s.s. *Maryland* afg. Rio 21.9. til Madeira.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Swansea 22.9.
 m.s. *Meonia*, Sorensen, pass. Ushant p. R. t. Marseille 11.10. udg.
 s.s. *Mercur* pass. Hirtshals 5.10. østg.
 s.s. *Mette* ank. Aalborg 24.9.
 s.s. *Michael Jebesen* afg. Hongkong 7.8. til Swatow.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Bremen 6.10.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.
 s.s. *Najaden* afg. Plymouth 11.10.
 s.s. *Nancy* ank. Thames 11.10.
 s.s. *Nerma* pass. Ushant 12.10.
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 22.9. til Santos.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Quebec 5.10. til Baltimore.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Philadelphia 5.10. til Kobe.
 s.s. *Niels R. Finsen* pass. Kopervik 8.10.
 s.s. *Niobe* afg. Napoli 11.10.
 s.s. *Norco* pass. Lødingen 6.10. sydg.
 m.s. *Norden* afg. Baltimore 4.10.
 s.s. *Nordby* afg. Kbhvn. 9.10. til Danzig.
 m.s. *Norden* afg. New York 24.9. til Iloilo.
 s.s. *Nordborg* ank. Maracaibo 8.10.
 m.s. *Nordfarer* ank. Baltimore 4.10.
 m.s. *Nordhavet* ank. Aberdeen 28.9.
 m.s. *Nordhval* afg. Panama 13.9. til Portland.
 m.s. *Nordkap* ank. Buenos Aires 20.9.
 s.s. *Nordlys* afg. Quebec 30.9. til Hull.
 m.s. *Nordpol* ank. Cebu 23.9.
 m.s. *Nordvest* ank. Moji 8.9.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. St. John NB. 30.9.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 11.10.
 s.s. *Olaf* afg. Kbhvn. 9.10. til Leningrad.
 s.s. *Olga* afg. Kemi 1.10. til Berwick.
 m.s. *Olga S.* afg. Vlissingen 29.9. til Alexandria.
 m.s. *Olympia* forv. afg. Mackenzie 6.10.
 m.s. *Oregon* afg. Rotterdam 29.9. til River Plate.
 s.s. *Orion* ank. Onega 11.9.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Køge 4.10. til Onega.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Casablanca 30.9.
 s.s. *Ove Toft* pass. Neufahrwasser 9.10.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Grangemouth 6.10. til Chatham (Mass.).
 s.s. *P. N. Damm* afg. Malanyas 1.10.
 m.s. *Panama*, Juul-Christensen, afg. Rotterdam til Hamburg 12.10. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Kbhvn. 8.10. til Amsterdam.
 s.s. *Paula* ank. Rotterdam 8.10.
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Penang til Colombo 7.10. hjg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Balboa 4.10.
 s.s. *Pia* pass. Skagen 8.10.
 s.s. *Polly* ank. Riga 1.10.
 s.s. *Prins Knud*, Heinrich Petersen, afg. Riga 3.10. til Dundalk.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Alexandria 25.9. til Port Said.
 s.s. *Randu* pass. Gibraltar 12.10.
 s.s. *Riga* ank. Sønderborg 9.10.
 s.s. *Rigmor* afg. Litau 4.10.
 s.s. *Rikke* afg. Hampton Rds. 4.10. til Boston.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 9.10.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Oslo 17.9.
 s.s. *Robert* ank. Liepaja 1.10.

m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 26.9. til Philadelphia.
 s.s. *Rosenborg* ank. Rotterdam 6.10.

S

s.s. *Saga* afg. Drammen 10.10.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. New York 29.9. til Moji.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Portsmouth 7.10.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Gdynia 9.10. til Delfzyl.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Methil 8.10.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. New York 28.9.
 s.s. *Selma* afg. Malaga 6.10.
 s.s. *Sessa* afg. New York 7.10.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Gibraltar p. R. t. Dunkirk 12.10. hjg.
 s.s. *Sicilien* afg. Leixoes 7.10. til Gdynia.
 s.s. *Signe* afg. Hull 5.10. til Vejle.
 s.s. *Sigrid* ank. Trångsund 3.10.
 s.s. *Sigrun* afg. Kbhvn. 8.10. til Dunkirk.
 s.s. *Silkeborg* ank. Onega 6.10.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhu, afg. Windau 8.10. til W. Hartlepool.
 s.s. *Skagen* ank. Helsingør 8.10.
 s.s. *Skagerak* afg. Emden 28.9. til Skive.
 s.s. *Skandia* afg. Liverpool 6.10.
 s.s. *Skjold* afg. La Pallice 10.10. til Kbhvn.
 s.s. *Skodsborg* afg. Ivigtut 6.10.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 11.10. til Gdynia/Danzig.
 m.s. *Slesvig*, P. Haure-Petersen, ank. Helsingør 20.8.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Cardiff 28.9. til Newfoundland.
 s.s. *Sophie* pass. Dunnet Hd. 30.9.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 11.10. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Newport News 18.9.
 s.s. *Stella* pass. Ushant 11.10.
 s.s. *Stensby* afg. San Pedro 10.10. til Vancouver.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Boston 6.10.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Kbhvn. 4.10. til Archangel.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Prawle Pt. 30.9. østg.
 s.s. *Svanhild* ank. Aalborg 5.10.
 s.s. *Svanholm* afg. Antwerpen 8.10. til Kbhvn.
 s.s. *Suava* forv. pass. Lindesnæs 11.10. sydg.
 s.s. *Svend Pii* ank. N. Waterweg 5.10.
 s.s. *Søborg* afg. Ostende 9.10.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Danzig 8.10.
 m.s. *Tacona* ank. Port Kembla 3.10.
 s.s. *Tanja* afg. Kemi 8.10.
 m.s. *Tasmania* forv. afg. Yokohama 5.10.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Goole 10.10. til Nexø.
 s.s. *Tekla* pass. Ushant 30.9. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Tennessee* afg. Rio 6.10. til Madeira.
 m.s. *Thyra S.* afg. Hull 22.9. til Port Williams.
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 11.10.
 s.s. *Tonny*, Schröder, afg. Bremen 12.10. til Sæby.
 s.s. *Tove* afg. Kbhvn. 28.9. til Stavanger.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Prinzapolka 9.10.
 s.s. *Transporter* pass. Hanstholm 4.10. vestg.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Kbhvn. 12.10. til Danzig.
 s.s. *Trondhjem* ank. Kbhvn. 11.10.
 s.s. *Tula* ank. Manchester 9.10.
 m.s. *Tunis* afg. Algiers 10.10. til Tunis.
 s.s. *Tureby* afg. New York 11.10. til Baltimore.

U

s.s. *Ulla* pass. Dungeness 11.10.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Tyne 12.9.
 s.s. *Uranienborg* afg. Boston 8.10.

V

s.s. *Valborg* ank. Amsterdam 2.10.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Hartlepool 9.10.
 s.s. *Venus* ank. Hampton Rds. 5.10.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Oslo 17.9.
 s.s. *Viborg* afg. Danzig 9.10.
 s.s. *Viola* pass. Spunn Hd. 2.10. p. R. t. Hull.
 s.s. *Virginia* afg. Kbhvn. 10.10. til Åhus.
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia* ank. Kbhvn. 24.9.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Shields 6.10.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 30.9. til Dieppe.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 10.10.

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Danzig 9.10.

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: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.
 Fabrikanten af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS

Aalborg Værft A/s

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmøld"
 Amaliegade 36



Weioliin Skibsfarver

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
 TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
 ARBEJDS-HANDSKER-ASBESTBEKLÆDNING
 OLJETØJ-PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

M. B. COHN

TOLOBODVEJ 22
 KØBENHAVN
 K.

GRUNDLAGT 1848

TELEFON 1409
 TELEGRAM-ADR.:
 AMIANTE

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's**

International

Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141.

Telefon 5601.

Amager 1483.

København S.



Det populære
 Jar

TUBORG LAGER ØL
 TUBORG PILSNER

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular lines

Telegrams:
 Vinkeco

ROTTERDAM

Telephone:
 24880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

W A S A (Finland)

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 12. Oktober 1938.

Nr. 41.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr 50 Øre
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 13, København K.

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

I. Østersøen.

2916. (T). Danmark. Mön S.-Kyst. Klintholm Havn. Fyr midlertidig slukket.
Det røde, faste Fyr paa N.-Molens Hoved er indtil videre slukket paa Grund af Reparationsarbejder.
Klintholm Havn.: c. $54^{\circ} 57',_1$ N. $12^{\circ} 28',_3$ E.

2917. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Fästorna. Baake forandret.
(U. f. s. Nr. 27/758. Helsingfors 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 39/2795 1938 meddeles, at den hvide og den sorte Plade, der var opsat paa *Fästorna* Baake paa $59^{\circ} 51' 22''$ N. $20^{\circ} 20' 38''$ E., er fjernet.
(E. f. S. Nr. 39/2795 1938.)

2918. Finland. Skärgårdshavet. Lohm. Rödsjär Havnefyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 29/759. Helsingfors 1938.)
Rödsjär Havnefyr paa c. $60^{\circ} 07'$ N. $21^{\circ} 40'$ E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 19/1405 1938.)

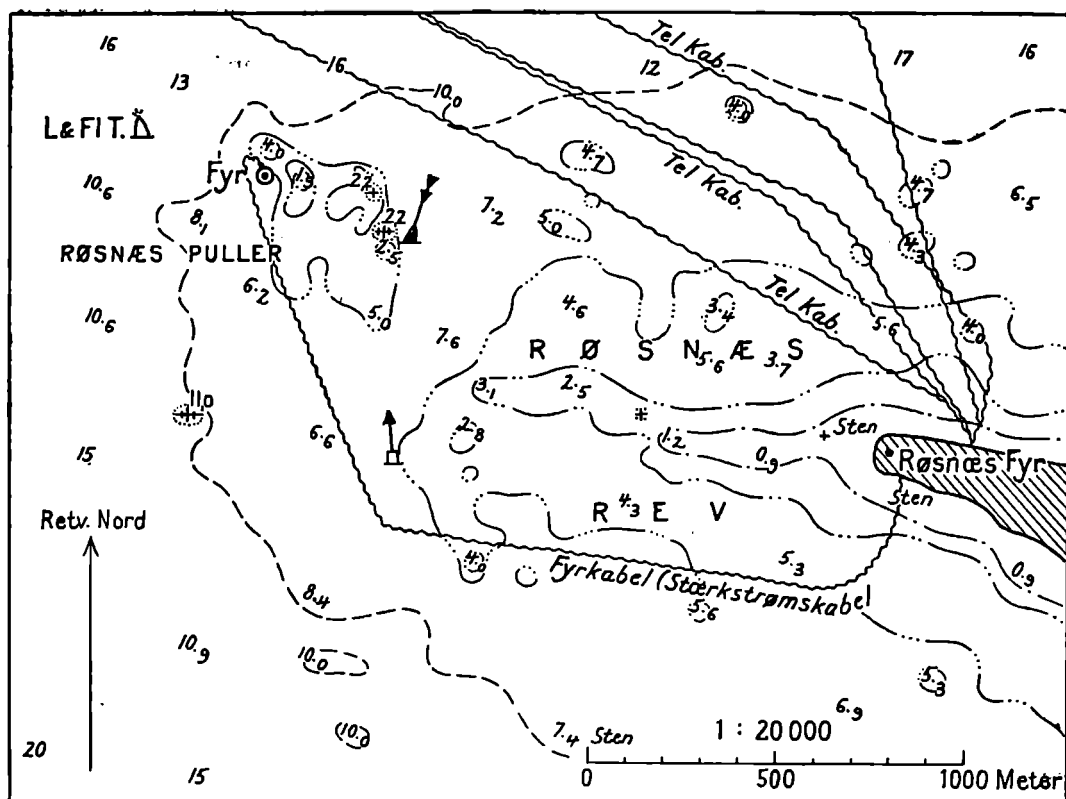
2919. Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Lystønde forandres.
(A. a. N. Nr. XIX/333. Warszawa 1938.)
Lystønden „*Gd-K*“ paa c. $54^{\circ} 32',_2$ N. $18^{\circ} 36',_3$ E. forandres den 15. Oktober d. A. til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mørke 1^s.
(Kort Nr. 269.)

2920. (T). Polen. Danzig Bugt. Hel. Taagesignal midlertidig forandret.
(A. a. N. Nr. XIX/332. Warszawa 1938.)
Indtil den 31. December d. A. er Taagesignalet med Diafon ved *Hel* paa c. $54^{\circ} 36'$ N. $18^{\circ} 49'$ E. forsøgsvis erstattet med en Nautofon, der giver Tre-Toner hver 2^m, Tone 5^s, Pause 2^s, Tone 5^s, Pause 2^s, Tone 5^s, Pause 1^m 41^s. Tonchøjde: 300 c/s.
Taagesignalet er synkroniseret med *Hel* Radiofyr paa samme Maade som Diafonen.

- 2921. Polen. Danzig Bugt. Wladyslawowo. Advarsel.**
(A. a. N. Nr. XIX/331. Warszawa 1938).
Opmærksomheden henledes paa, at *Wladyslawowo* Havn paa c. 54° 48' N. 18° 25' E. er oplyst af talrige elektriske Lygter, der er synlige langt til Søs og vanskeliggør det at skelne de midlertidige Indsejlingsfyre.
- 2922. Tyskland. Swinemünde E. Misdroy. Vinterafmærkning.**
(N. f. S. Nr. 40/4217. Berlin 1938.)
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. 23/1733 1938.)
- 2923. Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Anduvning. Midlertidig Afmærkning inddraget.**
(N. f. S. Nr. 40/4217. Berlin 1938.)
Den hvide Spirtønde med rød S.-Topbetegnelse, *Zinnowitz-Bank S.*, der midlertidig har været udlagt paa c. 54° 05',₇ N. 13° 58',₂ E. er inddraget.
(E. f. S. Nr. 24/1785 1938.)
- 2924. Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Bro NE. Midlertidig Afmærkning inddraget.**
(N. f. S. Nr. 40/4217. Berlin 1938.)
Den hvide Spirtønde med rød N.-Topbetegnelse, *Zinnowitz-Brücke-N.*, der midlertidig har været udlagt paa c. 54° 05',₃ N. 13° 55',₀ E., er inddraget.
(E. f. S. Nr. 24/1786 1938.)
- 2925. Tyskland. Adlergrund Fyrskib. Radiofyre atter i Virksomhed.**
(N. f. S. Nr. 40/4218. Berlin 1938.)
Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Adlergrund* paa c. 54° 50' N. 14° 22' E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 40/2858 1938.)
- 2926. (T). Tyskland. Kieler Fjord. Jügersberg Bagfyre midlertidig forandret.**
(N. f. S. Nr. 40/4291. Berlin 1938.)
Jügersberg Bagfyre paa c. 54° 23',₈ N. 10° 13',₀ E. viser fra Midten til Slutningen af Oktober d. A. hvidt, fast Lys.

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

- 2927. Danmark. Sundet. København. 10 m Bassinet N. Badeanstalten Øresund. Fyre nedlagt.**
Det hvide, faste Fyre paa Enden af Broen ved Badeanstalten *Øresund* paa c. 55° 42',₇ N. 12° 36',₃ E. er permanent nedlagt.
(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 270. Havnelods, Side 119. Fyr-Fort., Nr. 248.)
- 2928. Danmark. Store-Bælt. Røsnæs—Røsnæs-Puller. Kabel udlagt. Advarsel.**
Paa *Røsnæs Rev* er mellem *Røsnæs* og *Røsnæs Puller* Fyre paa 55° 45' 00" N. 10° 50' 51" E. udlagt et Stærkstrømskabel.
Skibe og Fartøjer advares imod at ankre og Fiskerfartøjer imod at fiske med Bundslæberedskaber indenfor en Afstand af 200 m paa hver Side af det udlagte Kabel. (Se vedføjede Skitse).
Beskadigelse af Kablet kan medføre Strafansvar.
(Kort Nr. 220, 252, 227, 299, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 183.)



2929. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Mürwik. Oplysning om Broer.

(N. f. S. Nr. 40/4222. Berlin 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 40/2863 1938 meddeles, at

1. N.-lige Bro, *Württembergbroen*, gaar fra $54^{\circ} 48' 40''$ N. $9^{\circ} 27' 24''$ E. i Retningen $6,7^{\circ}$ til den tidligere Bro.

Broen lige E. for findes ikke mere.

2. S.-lige Bro, *Blücherbroen*, gaar fra $54^{\circ} 48' 34'',5$ N. $9^{\circ} 27' 22'',4$ E. i Retningen 131° til Kysten. De 2 Duc d'Alber ved Broens Hoved er fjernet.

(E. f. S. Nr. 40/2863 1938. Kort Nr. 321 og 319.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2930. (T). Danmark. Kattegat. Tisvildeleje. Skydeøvelser. Advarsel.

Mellem *Tisvilde Hegn* og *Liseleje* vil der den 14. Oktober d. A. fra Kl. 1000 til Kl. 1600, blive afholdt Skarpskydningsforsøg med Kanoner i Skydeterrænet paa *Melby Overdrev*.

I dette Tidsrum er Færvandet N. for Skydepladsen, fra *Tangvejens Skæring* med Kystrevlen, c. 2300 m NE. for *Liseleje*, til en Linie i NW.—SE., c. 400 m W. for *Stængehuset* i den W.-lige Ende af *Tisvilde Hegn*, spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 6000 m fra Kysten.

Paa en Flagstang, der staar i Kystrevlen 3500 m NE. for *Liseleje*, er fra 1 Time før Skydningens Begyndelse, og saalænge denne varer, hejst et rødt Flag med hvid Spuns. *Tisvilde Hegn*: c. $56^{\circ} 03'$ N. $12^{\circ} 03'$ E.

2931. (P). Danmark. Kattegat. Røsnæs Puller. Fyr under Bygning.

I Løbet af indeværende Aar vil det i Søen byggede *Røsnæs Puller Fyr* paa $55^{\circ} 45' 00''$ N. $10^{\circ} 50' 51''$ E. træde i Funktion. Samtidig inddrages Lys- og Fløjtetønden

Rosnæs paa 55° 45' 04" N. 10° 50' 28" E. Det nærmere Tidspunkt vil senere blive bekendtgjort.

Nogen Tid før Fyret sættes i Drift, vil Taagesignalerne undertiden være i Virksomhed til Forsøg.

Fyret, der er et Vinkelfyr, viser hvidt, rødt, og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 6^s, Lys c. 3^s, Mørke c. 1^s, Lys c. 1^s, Mørke c. 1^s. Flammens Højde: ca. 13 m. Synsvidde: c. 12 Sm. Lysevne: c. 14,5 Sm for hvidt, c. 11 Sm. for rødt og c. 9 Sm for grønt Lys. Fyrbygningen bestaar af et c. 8 m højt, rundt Taarn paa en 6 m høj granitklædt Underdel. Taarnet er rødt med hvidt Bælte. Fyrbygningens Højde: c. 14 m.

Fyret lyser som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra 7° til 14 ¹ / ₄ °. | 7. Grønt i Pej. fra 195° til 205°. |
| 2. Hvidt i — - 14 ¹ / ₄ ° - 20 ¹ / ₄ °. | 8. Hvidt i — - 205° - 210 ¹ / ₂ °. |
| 3. Rødt i — - 20 ¹ / ₄ ° - 54°. | 9. Rødt i — - 210 ¹ / ₂ ° - 286°. |
| 4. Grønt i — - 54° - 86 ³ / ₄ °. | 10. Grønt i — - 286° - 352°. |
| 5. Hvidt i — - 86 ³ / ₄ ° - 92 ³ / ₄ °. | 11. Hvidt i — - 352° - 358°. |
| 6. Rødt i — - 92 ³ / ₄ ° - 195°. | 12. Rødt i — - 358° - 7°. |

Taagesignal afgives med roterende, elektrisk Sirene, To-Toner hver 1^m, Tone c. 5^s, Pause c. 5^s, Tone c. 5^s, Pause c. 45^s.

Radiofyr, umoduleret. Radiofrekvens: 300,5 kc/s (998 m). Rækkevidde: 10 Sm. Signalet er:

a. Bogstaverne RNRN	8,75 ^s .
b. Pause.....	1,25 ^s .
c. 7 Streger af hver 5 ^s . Varighed, adskilte ved korte Pauser paa 0,25 ^s	36,50 ^s .
d. Pause.....	1,25 ^s .
e. Bogstaverne RN.....	3,75 ^s .
f. Pause.....	8,50 ^s .
	<hr/>
	1 ^m .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 ^m .
	<hr/>
Hele Udsendelsens Varighed	2 ^m .
Pause.....	4 ^m .
	<hr/>
Periode	6 ^m .

Sendetider: Usigtbart Vejr: Hver 6^m, begyndende ved Igangsætningen.

Klart Vejr: Ingen Udsendelser.

(E. f. S. Nr. 28/2120 1938. Kort Nr. 220, 252, 227, 299, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 183. Fyr-Fort. Nr. 190 A og Tillæg Nr. 1, Side 51.)

2932. Danmark. Kattogat. Naveren Lys- og Fløjtetønde atter i Orden.

Lys- og Fløjtetønden *Naveren* paa c. 56° 24' N. 10° 58' E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 40/2911 1938.)

2933. Danmark. Kattogat. Kalkgrund W. Sømærke genudlagt.

Den hvide Stumtønde med 1 nedadvendt Kost, *Kalkgrund W.*, paa 56° 24' 56" N. 10° 56' 22" E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 40/2912 1938.)

2934. Danmark. Kattogat. Stensnæs Lys- og Fløjtetønde atter tændt.

Lys- og Fløjtetønden *Stensnæs* paa c. 57° 12' N. 10° 33' E. er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 40/2913 1938.)

2935. Sverige. Kattogat. Knarrholmen Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 40/2744. Stockholm 1938.)

Knarrholmen Fyr paa c. 57° 37',₃ N. 11° 49',₅ E. er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 0° til 5°. | 4. Grønt i Pej. fra 145° til 164 ¹ / ₂ °. |
| 2. Hvidt i — - 5° - 6°. | 5. Hvidt i — - 164 ¹ / ₂ ° - 167°. |
| 3. Rødt i — - 6° - 35°. | 6. Rødt i — - 167° - 175°. |

Synsvidden for grønt Lys: 5 Sm.

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 33/2408 1938.)

2936. Danmark. Limfjorden. Nykøbing E. Sæbygaard Hage WSW. Kapsejladsmærke inddraget.

Bøjen med Stage og rødt, firkantet Flag, der har været udlagt til Kapsejladbrug paa c. $56^{\circ} 47',_9$ N. $8^{\circ} 56',_5$ E., c. 1 Sm WSW. for *Sæbygaard Hage* røde Et-Kost, er inddraget for Vinteren.

(E. f. S. Nr. 21/1609 1938.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2937. Rusland. Hvide Hav. Solovetski Island. Oplysning om Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 2023. London 1938.)

1. En rød og hvid, vandret stribet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 4^s , er udlagt paa c. $65^{\circ} 08'$ N. $35^{\circ} 11'$ E., $10,6$ Sm 282° fra *Solovetski Island* Fyr.

2. Spirtønden, der i Kortet er angivet at ligge tæt N. for (1), er permanent inddraget.

3. Lys- og Klokketønden er flyttet c. $0,8$ Sm NW. efter og ligger nu $9,15$ Sm 298° fra *Solovetski Island* Fyr.

2938. Norge. Frøyfjorden. Frøyfjorden Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 24. Oslo 1938.)

Frøffjorden Fyr paa c. $63^{\circ} 39'$ N. $8^{\circ} 30'$ E. er atter tændt. Fyret lyser nu, som følger:

1.—9. Som før.

11. Grønt i Pejll. fra 142° til 152° .

10. Rødt i Pejll. fra 118° til 142° .

(E. f. S. Nr. 30/2232 1938.)

2939. Norge. Stadt. Svinøy Fyr. Taagesignal oprettet.

(B. f. F. Nr. 24. Oslo 1938.)

Ved *Svinøy* Fyr paa c. $62^{\circ} 19',_6$ N. $5^{\circ} 16',_5$ E. er oprettet et Taagesignal med Diafon, Et-Stød hver 1^m , Stød 3^s , Pause 57^s . Signalet træder i Virksomhed den 15. Oktober d. A.

(Kort Nr. 263.)

2940. Skotland. Firth of Forth. St. Monans. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2053. London 1938.)

Paa c. $56^{\circ} 12'$ N. $2^{\circ} 46'$ W., $0,95$ Sm 192° fra det yderste grønne, faste Fyr, er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s . Flammens Højde: $5,5$ m. Rød trefodet Baake.

2941. (T). Skotland. Firth of Forth. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 2064. London 1938.)

E. f. S. Nr. 24/1802 1938 annulleres og erstattes med: Undervandshindringer, der er farlige for Sejladsen, er udlagt W. for en Linie mellem *Burntisland* og *Grantan*. Løbet, der skal benyttes ved Ind- og Udsejling ligger mellem *Inchcolm* og *Oxcars* og er afmærket med Lystønder. En eller flere af disse Lystønder kan uden nærmere Meddelelse blive ombyttet med et Spærreskib.

Det tilraades eftertrykkeligt alle Skibe at tage Lods. Undladelse af at tage Lods kan medføre alvorlig Skade, for hvilken Skibene vil blive holdt ansvarlige.

Oxcars Fyr: c. $56^{\circ} 01'$ N. $3^{\circ} 17'$ W.

(E. f. S. Nr. 36/2621 1938.)

(Se Tillæg.)

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

2942. Frankrig. Morsalines Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 39/2494. Paris 1938.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 35/2557 1938 meddeles, at *Morsalines Fyr* paa c. 49° 34',₂ N. 1° 19',₃ W. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, 4 Formørkelser hver 12^s. Flammens Højde: 95 m. Synsvidde: 13 Sm for hvidt, 10 Sm for rødt og 9 Sm for grønt Lys. Fyrtaarnet er malet hvidt foroven og sort for neden. Fyrlanteren er sortmalet.

(E. f. S. Nr. 35/2557 1938.)

2943. (T). England S.-Kyst. Spithead. Undervandshindringer. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 2067. London 1938.)

Der er udlagt Undervandshindringer, og som Afmærkning for Gennemsejlingsløbet er paa en Linie mellem *Horse Sand Fort* og *No Man's Land Fort* udlagt 2 Lystønder. Den ene afstiller begge Lystønderne kan uden nærmere Meddelelse blive ombyttet med et Spærreskiø!

Alle Skibe skal passere mellem ovennævnte Lystønder og navigere med den største Forsigtighed i Nærheden af dette Sted.

Horse Sand Fort: c. 50° 45' N. 1° 04' W.

2944. (T). England S.-Kyst. Christchurch Bay. Opmaalingsmærker midlertidig udlagt.

(N. t. M. Nr. 2113. London 1938.)

Flydende Opmaalingsbaaker med Flag er midlertidig udlagt paa henholdsvis c. 50° 40' N. 1° 38' W., c. 50° 41' N. 1° 41' W. og c. 50° 42' N. 1° 43' W.

Søfarende anmodes om at holde godt klar af ovennævnte Mærker, der ikke er belyst om Natten.

2945. England W.-Kyst. Bristol Channel. Clevedon Flats. Grunde.

(N. t. M. Nr. 2112. London 1938.)

1. En Grund med 0,6 m Vand ligger 0,53 Sm 297° fra det røde, faste Fyr paa Enden af *Clevedon Pier*, der er beliggende paa 51° 26' (40") N. 2° 51' (50") W.

2. En Grund med 1,5 m Vand ligger 0,76 Sm 327° fra det i (1) nævnte Fyr.

2946. England W.-Kyst. Wales S.-Kyst. Bristol Channel. Kenfig Patches. Grund.

(N. t. M. Nr. 2111. London 1938.)

En Grund med 1,4 m Vand er fundet paa 51° 30' (15") N. 3° 48' (40") W., 2,5 Sm 271° fra NW.-Spidsen af *Sker Point* (*Scar Point*).

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2947. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Quoddy Roads. Lubec Channel. Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 38/2624. Washington 1938.)

Omkring den 15. Oktober d. A. forandres *Lubec Channel Fyr* paa c. 44° 51' N. 66° 59' W. til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mærke 9^s.

2948. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Chesapeake Bugt Anduvning. Tønder inddraget.

(N. t. M. Nr. 38/2636. Washington 1938.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 34/2500 1938 meddeles, at 5 af de midlertidig udlagte 6 røde Spidstønder i Forbindelse med Bjergningsarbejder er inddraget. c. 37° 23' N. 74° 41' W.

(E. f. S. Nr. 34/2500 1938.)

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

2949. Panama N.-Kyst. Canal Valiente. Grunde.
(N. t. M. Nr. 2037. London 1938.)
1. En Grund med 7,3 m Vand ligger 1,6 Sm 141° fra *Tiger Rock* Baake, der er beliggende paa c. 9° 13' N. 81° 56' W.
2. En Grund med 8,7 m Vand ligger 1,95 Sm 181° fra den i (1) nævnte Baake.
2950. Venezuela. Maracaibo. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 2096. London 1938.)
Det grønne Blinkfyr paa Værftets SE.-lige Hjørne paa 10° 38' (30") N. 71° 36' (30") W. er forandret til at vise grønt, fast Lys.
2951. Bahama Øerne. Eleuthera Island. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 37/2561. Washington 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/2750 1938 meddeles, at Flammens Højde i det nye Fyr paa 25° 20' (35") N. 76° 29' (00") W. er 13 m. Fyret er anbragt i et aluminiumsfarvet, 6,7 m højt Taarn.
(E. f. S. Nr. 33/2750 1938.)
2952. Santo Domingo. Samaná Bugt. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 2108. London 1938.)
Tønden, der afmærker *Colonia Rock* paa c. 19° 10' N. 69° 06' W., er ombyttet med en rød Klokketønde.
2953. Brasilien. Porto de Camocim. Luftfyr tændt.
(A. a. N. Nr. XVII/88. Rio de Janeiro 1938.)
Paa c. 2° 54' S. 40° 52' W., 0,55 Sm 168° fra *Camocim* Kirke, er tændt et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: c. 54 Sm.
2954. Brasilien. Bahia de Todos os Santos. Porto da Bahia. Grund.
(A. a. N. Nr. XVII/90. Rio de Janeiro 1938.)
En Grund med 3,8 m Vand er fundet paa c. 12° 58' S. 38° 31' W., 0,44 Sm 65° fra Fyret paa S.-Spidsen af N.-lige Bølgebryder.
2955. Ecuador. Guayaquil Floden. Lystønde flyttet.
(N. t. M. Nr. 2059. London 1938.)
Lystønde Nr. 5 er flyttet c. 1,5 Sm i Retningen 91° til c. 2° 53' S. 79° 54' W., 5,75 Sm 161° fra *Española* Fyr. Fyrkarakteren er uforandret.
(E. f. S. Nr. 37/2696 1938.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2956. (T). Italien S.-Kyst. Isolotto San Pietro S. Forbudt Omraade.
(N. t. M. Nr. 2103. London 1938.)
Paa Grund af Undervandshindringer er det forbudt at færdes i Omraadet mellem Breddeparallelernerne 40° 25' 10" N. og 40° 25' 50" N. samt mellem Meridianerne 17° 08' 10" E. og 17° 09' 10" E.
2957. Grækenland. Saloniki Bugt. Panomi Point. Oplysning om Dybder.
(N. t. M. Nr. 2086. London 1938.)
1. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 21/1636 1938 meddeles, at det deri nævnte Skær med under 1,8 m Vand c. 0,8 Sm 207° fra *Panomi Point* Fyr, skal slettes af Kortene.
2. En Grund med 3,7 m Vand ligger 0,8 Sm 210° fra det i (1) nævnte Fyr.
3. En Dybde af 47,5 m er fundet 1,2 Sm 210° fra det i (1) nævnte Fyr.
4. En Dybde af 49,4 m er fundet 1,8 Sm 210° fra det i (1) nævnte Fyr.
Panomi Point Fyr: c. 40° 22' N. 22° 55' E.
(E. f. S. Nr. 21/1636 1938.)

2958. **Rusland. Azovske Hav. Kerch. Yenikale Stræde. Oplysning om Vrag.**
(N. t. M. Nr. 2027. London 1938.)
1. Vraget 3,₀ Sm 84° fra *Cape Takil* Fyr er fjernet.
 2. Lystønden 2,₅ Sm 82° fra *Cape Takil* Fyr er inddraget.
 3. Dybden over Vraget 2,₂₅ Sm 82° fra *Cape Takil* Fyr er nu 11,₀ m.
 4. Spirtønden tæt N. for (3) er permanent inddraget.
c. 45° 06' N. 36° 31' E.
2959. **Algier. Mers-el-Kébir Ankerplads. Oplysning om Lystønder.**
(N. t. M. Nr. 2087. London 1938.)
1. En rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys er udlagt paa c. 35° 44' N. 0° 41' W.,
0,₇₂₅ Sm 159° fra Fyret paa Fort *Mers-el-Kébir*.
 2. Lystønden c. 0,₅ Sm 345° fra (1) er permanent inddraget.

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

2960. **Røde Hav. Jubal Stræde. Ashrafi Islands. Fyrtaarn under Opførelse.**
(N. t. M. Nr. 2088. London 1938.)
Et nyt Fyrtaarn er under Opførelse paa c. 27° 47' N. 33° 42' E., 0,₂₆ Sm 192° fra *Ashrafi Islands* Fyr.
2961. **Røde Hav E.-Kyst. Jidda Anduvning. Baake ødelagt.**
(N. t. M. Nr. 2057. London 1938.)
Baaken paa *Mismari Reef* paa 21° 19' (30") N. 39° 02' (00") E. er forsvundet.
2962. **Ceylon E.-Kyst. Mullaittivu N. Oplysning om Grund.**
(N. t. M. Nr. 2089. London 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 8/565 1938 meddeles, at den deri nævnte Grund med 6,₄ m Vand ligger c. 2 Sm S. for den tidligere opgivne Plads.
Grunden ligger paa c. 9° 25' N. 80° 41' E., 11,₇₅ Sm 317° fra *Mullaittivu* Fyr.
(E. f. S. Nr. 8/565 1938.)

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

2963. **Filippinerne. Port Look. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2028. London 1938.)
Paa N.-Spidsen af Revet er paa c. 12° 15' N. 121° 58' E., 1,₄₄ Sm 146° fra *Port Look* Observationssted, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s. Synsvidde: 8 Sm.
En 14 m høj Betonbaake. Fyret er ubevogtet.
2964. **Japan. Hokkaido. Yerimo Zaki. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 2117. London 1938.)
Yerimo Zaki Fyr paa c. 41° 56' N. 143° 15' E. viser hvidt Et-Blink hver 10^s.
Synsvidde: 21 Sm.
2965. **Japan. Kyushu W.-Kyst. Nagasaki Harbour. Baake fjernet.**
(N. t. M. Nr. 2072. London 1938.)
Baaken paa *Kajikake* paa c. 32° 43' N. 129° 49' E. eksisterer ikke mere.
2966. **Australien. Queensland. Moreton Bugt. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2045. London 1938.)
Paa den sorte Baake paa c. 27° 28' S. 153° 22' E., c. 3,₀₅ Sm 53° fra *Cleveland Point* Fyr, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s.

2967. Australien. New South Wales. Newcastle. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 2031. London 1938).
Fyret paa $32^{\circ} 55' (30'')$ S. $151^{\circ} 47' (30'')$ E. c. $0,15$ Sm 292° fra Bull Baake, er forandret til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 6^s .
2968. Australien. New South Wales. Port Jackson Anduvning. Kendelige Punkter.
(N. t. M. Nr. 2019. London 1938.)
Nedennævnte kendelige Punkter findes i vedføjede Afstande og Retninger fra Macquarie Fyr, der er beliggende paa c. $33^{\circ} 51' S. 151^{\circ} 17' E.$:
a. En Murstensskorsten — $6,22$ Sm 340° .
b. En Ventilator — $1,82$ Sm 180° .
c. Et Vandtaarn — $2,25$ Sm 219° .
d. Taarnet paa St. Patrick's College — $3,04$ Sm $8\frac{1}{2}^{\circ}$.
2969. Australien. Victoria. Corner Inlet. Oplysning om Fyrbelysning.
(N. t. M. Nr. 2046. London 1938.)
1. Paa c. $38^{\circ} 45' S. 146^{\circ} 26' E.$, $1,83$ Sm 348° fra Mount Singapore 146 m Høj, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s . Flammens Højde: $5,5$ m. Synsvide: 6 Sm. Pælebaake. Fyret er ubevogtet.
2. Fyret c. $0,4$ Sm 304° fra (1) er nedlagt.

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 Admiralty Tide Tables, Part I, 1939.
N Admiralty Tide Tables, Part I, Section A, 1938.
R East Coast of United States Pilot, Vol. II.
R 1625 Harbours on east coast of England.
R 3695 South America, West Coast. — Mayne and Gray channels.
R 2586 Malay Peninsula. — Eastern portion of Johore strait.
T Supplement No. 3 to South Indian Ocean Pilot.
R 5007 Diagram for testing station pointers.
R 1639 North America. — Coasts of Louisiana and Texas.
† 3024 West Indies. — Serpent's mouth.

Tillæg.

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

2970. Danmark. Sundet. Julebæk Vinkelfyr forstærket.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/2732 1938 meddeles, at den deri omtalte Elektrificering af Julebæk Fyr paa $56^{\circ} 03' 40'' N. 12^{\circ} 34' 32'' E.$, hvorved Fyrets Lysevne er forøget, nu er foretaget.
(E. f. S. Nr. 38/2732 1938. Fyr-Fort. Nr. 209.)

2971. (T). Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib midlertidig ombyttet.
Den 12. Oktober d. A. eller snarest derefter inddrages Fyrskibet *Lappegrund* paa c. 56° 04' N. 12° 38' E. og erstattes midlertidig med et Fyrskib, der paa Siderne er paa malet „Reserve“. Reservefyrskibet har 3 Master og paa Toppen af Midtermasten er anbragt en rød Ballon. Fyret vises fra en Lanterne, der ophejses paa Midtermasten, men om Dagen er nedfired i Dækshuset. Fyrkarakteren er uforandret. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 11 Sm. Lysevne: 18 Sm. Taagesignalet er uforandret.
2972. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg S. Sømærker forsvundet.
Nedennævnte Sømærker er forsvundet, men vil atter blive udlagt, naar Vejrforholdene tillader det:
- Hvid Stage med Halmvisk, *Knoldsand*, paa c. 55° 03',₈ N. 10° 13',₈ E.
 - Rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Avernakø Trille*, paa c. 55° 02',₅ N. 10° 15',₆ E.
 - Rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Grydeløb*, paa c. 55° 04',₀ N. 10° 17',₀ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2973. (T). Danmark. Limfjorden. Svaneholm Ledefyr. Forfyr slukket.
Svaneholm Forfyr er for Tiden slukket, men vil atter blive tændt, naar Vejrforholdene tillader det.
c. 56° 42' N. 8° 15' E.
2974. (T). Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm Løb B Lystønde ikke paa Plads.
Lystønden *Sælhundeholm Løb B* paa c. 56° 41' N. 8° 15' E. er drevet fra sin Plads, men vil snarest atter blive udlagt paa Station.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2975. Nordsøen. Lyngvig Fyr W. Drivende Sømærke.
(Meddelelse fra engelsk Damper *Thistlebroe*.)
Den 8. Oktober 1938 Kl. 1600 passeret en rød Spidstønde paa c. 56° 03' N. 7° 10' E., c. 32 Sm W. for *Lyngvig* Fyr.
2976. Nordsøen. Horns Rev Fyrskib NW. Drivende Vrag.
(Meddelelse fra Sovjetskibet *Volgates*.)
Den 5. Oktober 1938 Kl. 1120 passeret drivende Vrag af Motorfiskerbaaden *Gerda* paa c. 55° 47' N. 6° 54' E., c. 20 Sm NW. for *Horns Rev* Fyrskib.
2977. Nordsøen. Horns Rev Fyrskib SW. t. W. Drivende Ballon.
(Meddelelse fra norsk Damper *Eeg*.)
Den 9. Oktober 1938 Kl. 1630 observeret en drivende Ballon paa c. 54° 54' N. 5° 44' E., c. 67 Sm SW. t. W. for *Horns Rev* Fyrskib.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

*

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

*

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 8 Millioner Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ og TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

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

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT
WERK FRIEDRICHSORT



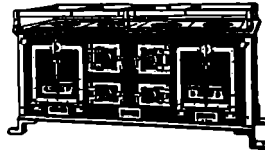


Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S af 1912.
 D/S »Svendborg«.
 J. Lauritzen.
 D/S »Norden«.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Torm«.
 D/S »Progress«.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 D/S »Orient«.
 D/S »Myren«.
 D/S »Vendila«.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 D/S »D. F. K.«.
 D/S »Dania«.
 A/S »Motortramp«. Stensved.
 D/S »Heimdals«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Jutlandia«.
 Rederiet Andreas Christensen.
 D/S »Hafnia«.
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.
 Svitzers Bugserafdeling.
 D/S »Holland«.
 D/S »Baltic«.
 D/S »Øresund«.
 Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.
 A/S Dampskibet »Finland«.
 D/S »Nautic«.
 D/S »Als«.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 D/S »Samsø«.
 D/S »Dragco«.
 D/S »Activ«, Korsør.
 D/S »Jydens«, Esbjerg.
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.
 D/S »Viking«.
 D/S af 1925, Esbjerg.
 Det Forenede Bugsererselskab, A/S.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
 KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
 til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

Hellerup Kulimport A/S

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
 Kul ▲ Koks ▲ Cinders
 Briketter ▲ Brænde



Brug **Holzappel's**
International
 Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
 DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
 Amager 1483.

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem:

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —
 Brasilien — Nordafrika — Italien —
 Spanien — Portugal — Frankrig —
 Belgien — Tyskland — Storbritannien —
 Island — Norge — Sverige — Danmark —
 Lolland — Lithanen — Estland —



DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 42

TORS DAG 20. OKTOBER 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

ØJEBLIKKETS SKIBSFARTSPROBLEMER

Journal of Commerce and Shipping Telegraph har en meget fremtrædende engelsk Reder, der dog skjuler sig under Pseudonymet »*Veritas per Ardua*«, meget indgaaende beskæftiget sig med aktuelle Skibsfartsproblemer, der vel ikke falder sammen med Bladets Politik, men sikkert har Interesse ogsaa her i Landet.

Det hedder bl. a. deri:

Der er intet Erhverv, der er af saa international en Karakter som Skibsfarten, og dog synes Udviklingen indenfor moderne Skibsfart at stræbe henimod at begrænse Skibsfarten indenfor Nationalisnens snævre Rammer, samtidig med at man bestandig kræver større Fordel af Internationalismen. Grunden er lige til. Regeringerne finder, at hvor virkningsfuld end deres militære, maritime, civile og sociale Organisation er, sætter Manglen paa en tilstrækkelig stor Handelsflaade straks, under Henblik paa den internationale Uro, den nationale Sikkerhed i Fare.

Krav om store nationale Handelsflaader i de forskellige Lande tilskrives disse Kendsgerninger, men Skabelsen af en Handelsflaade er ikke saa ligetil, og derfor finder vi, at man tager sin Tilflugt til forskellige kunstige Faktorer for at skabe, støtte eller hævde disse Ønsker. De udtrykkes paa forskellig Maade, saasom Subsidier i mange Afspæringer, Valutarestriktioner, Skabelsen af Afspæringer for Handel, Byttehandelsaftaler, Indflydelse paa Ladningen, Flag Discrimination osv.

Da disse Ønsker og denne Udvikling stadig bestaar, til Trods for Fortidens mange Fejltagelser, maa de betragtes som en vigtig Del af Øjeblikkets Verdens-Skibsfartsproblemer. Det vilde være til Gavn for britiske Redere nøje at undersøge disse Spørgsmaal fra snavel et nationalt som et internationalt Synspunkt og derefter bestræbe sig for at skabe den Politik, hvorved Imperiets Sikkerhed opretholdtes og dog Verdensskibsfarten udførtes med passende Hensyntagen til og i Venskab med andre Nationer. Det vil muligvis være nødvendigt at tage sin Tilflugt til Hjælpe midler, temporære eller længere varende, som er uønskede af nogle, men lad dem blive gennemført uden Tøven og med Vægt, i hvor stor Udstrækning det nu maa skønnes nødvendigt.

Det første Punkt er, at man maa gøre sig klar den fastslaaede Formindskelse af Antallet af Skibe under engelsk Flag, Tal, der har vakt stor Opmærksomhed. Der er ingen Tvivl om, at Situationen fornylig gav Grund til den største Bekymring hos Myndighederne, især i Betragtning af, at Handelsflaadens Virke i en hvilken som helst fremtidig Krig, hvori England indblandes, vil blive større og mere omfattende end under Verdenskrigen. Storbritannien maatte i givet Fald regne med Tonnage fra andre Lande, hvad der vil betyde uamaadelige Udgifter, og sandsynligvis være meget vanskeligt at faa gennemført. Erfaringerne fra Verdenskrigen viser, at det vilde være baade farligt og maaske uigennemførligt.

Der er adskillige Kendsgerninger, man maa se lige i Øjnene med Henblik paa den britiske Tonnages Formindskelse, og det bør erindres, at den umiddelbare Følge af Krigen 1914—1918 var, at der kom en fantastisk Produktion af Tonnage til høje Priser, hvilket igen medførte betydelige og varige Tab. Derfor, med disse Erfaringer for Øje, er det forstaaeligt, at mange Redere har tøvet med at give sig i Lag med Bygning af nye Skibe. Et andet Punkt i Forbindelse hermed er, at Tonnage bygget lige efter Krigen, i Overensstemmelse med Idéer, der raadede for den, har vist sig meget vanskelig at konkurrere med overfor de nuværende sidste Vidundere af Skibsbygning, idet baade selve Bygningen af Skibene og Maskinudviklingen har gjort kolossale Fremskridt siden da.

Da Skibsbygningspriserne var forholdsvis lave, havde Rederne ikke tilstrækkelig Tro paa Fremtiden til at drage Fordel af Situationen, men i de sidste Aar er Skibsbygningspriserne steget saa stærkt i England, at de er uden Sammenligning med andre konkurrerende Lande, og der burde gøres et alvorligt Forsøg paa at komme til Bunds i, hvorfor Skibsbygningspriserne i England maa være saa høje.

Et Eksempel fra den sidste Tid har vist, at britiske

Skibsværfter for nøjagtig det samme Skib krævede £100,000 mere end Værfter paa Kontinentet. Der var ikke Tale om, at disse Værfter var statsstøttede, og i flere Tilfælde spillede Valutaspørgsmaalet slet ingen Rolle.

To Situationer skabes heraf af lige stor Alvor for Storbritannien. For det første: Før Krigen var Storbritannien et Land, der byggede Skibe ogsaa med Eksport for Øje, og det spillede en Rolle i Landets Eksportheandel, men i Dag er Stillingen omvendt, og britiske Redere har, i mange Tilfælde, været tvunget til, eller har fundet det formaalstjenligt at lade deres Skibe bygge i Udlandet, og dermed yderligere belastet Handelsbalancen med det paa gældende Land. Dernæst, den britiske Ejer af det overfor omtalte Skib, vilde have meget store Vanskeligheder ved at drive et saadant Skib sammenlignet med dem, en fremmed Reder har ved at lade sit Skib bygge ved et fremmed Værft. Først og fremmest, han maa skaffe 100,000 £ mere at stille til Raadighed, maa betale Renter heraf, tjene Forskellen ind og betale Forrentningen o. s. v. Rent bortset fra, at han maa vove et langt større Beløb end den fremmede Reder, maa han skaffe sig en betydelig Indtægt, før han naar til det Punkt, hvorfra hans fremmede Konkurrent begynder.

At bygge en stor Motortanker i England vil koste mellem 250,000 og 270,000 £, paa Kontinentet 200,000 eller derunder. De skandinaviske Resultater her er virkningsfulde, og selvom Skibet i England maaske i visse Henseender vil staa over de fra Kontinentet, saa er Formaålet med Skibet det samme og de ekstra Belastninger overflødige.

Konkurrencen fra statsstøttet Skibsbygning eller Bygning fra statsstøttede Værfter er en anden Historie og skaber sit særlige Problem, men denne Form for Konkurrence berører først og fremmest Special-Skibe, der ind sættes i særlig Fart.

Hvis og naar Skibsbygningen i England kom under ansvarlig Ledelse, maa det ogsaa huskes, at finansielle Forholdsregler i andre Lande har bidraget stærkt til Arbejdsløshed her. Det er nemlig en anden Form for Konkurrence, den politiske Valuta; skønt England i og for sig staa stærkt, økonomisk og kommercielt, maa det finde sig i, at baade det selv og andre Lande i Handel med Tyskland for at beskytte deres Handel i det Land, kommer i den Situation at maatte give Penge til Bygning af nye Skibe der. Eller se paa, at de store Olieselskaber, som skaffer sig meget store Indtægter fra England, af lignende Aarsager placerer deres Skibsbygningsordrer i Tyskland, mens deres større Kunder ikke faar nogen Fortjeneste deraf.

Det er blevet sagt, at ved visse Lejligheder, naar særlig vigtige Ordre skal placeres, samles Skibsbyggerne og fastslaar en fast Pris. Det kan være meget sundt, men paa den anden Side kan det drive Forretningen andet Steds hen eller hindre Placering af Ordre.

Og desuden er der mange kontinentale Værfter, der anvender det mindst mulige til selve Værftet, de skal blot bygge Skigene med de færrest mulige Udgifter. Det er selve Skibet, der betyder noget. Et andet Spørgsmaal er, om Jern- og Staalkartellets Fremgangsmaade er til Skade for britiske Skibsbyggere. Er Prisen for Staal for høj, eller er der et Misforhold i den overfor andre Erhverv eller Lande? Øjensynlig, hvis Verdenshandelen i sin Helhed er blevet ringere, maa kunstige Værdier i en Sektion virke i modsat Retning paa de Industrier, der staa i Forbindelse med den. Og Kulpriserne? Dersom der her er noget at kritisere, hvor begynder man saa og hvor ender man?

Det er nogle af de Spørgsmaal, der skal besvares. Kulhandelen har drevet megen Eksport og Bunker-Forretning paa Udlandet, der giver Grund til at antage, at den ikke har været til megen Gavn for Skibsbygningen. Hvis en Del af Erhvervet skal beskyttes paa Bekostning af andre, bør man tage dette i Betragtning. Et Punkt er klart. Før Krigen, uden Karteller, Subsidier, Pris-Komitéer og alle de andre moderne »Opfindelser«, byggede England Skibe til hele Verden, men i Dag køber det Skibe alle Vegne. Det er ikke blot Værfterne, der lider herunder, men de utallige Erhverv, der staa i Forbindelse med dem, og tilsammen bidrager til det fuldfærdige Skib.

Fremmede Værfter har specialiseret sig, og England har stadig ikke kunnet faa Ordre. Det er et Problem, man maa tage i Øjesyn.

Desuden er der ingen Tvivl om, at Vanskelighederne indenfor et Omraade indvirker paa andre, og i et Erhverv som Skibsfart, der direkte og indirekte spænder saa vidt, maa Virkningerne naa meget langt ned. Arbejdsspørgsmaalet er en Ting; der maa mange dygtige Specialarbejdere til paa et Værft, — og kommer der ingen Ordre, maa det gaa ud over dem, over deres Antal og Dygtighed.

Det samme gælder vore Søfolk, for uden Skibe under Bygning kan vi ikke opretholde vor Flaade eller give Arbejde til den Skare trænede og vel kvalificerede Mænd, som vi i Dag benytter. Problemerne bliver mangeartede og farfærlige.

ARBEJDERBESKYTTELSESLOVEN

Udvalget angaaende Arbejderbeskyttelse afgav den 24. Marts i Aar en Betænkning med Udkast til Forslag til Lov om Arbejderbeskyttelse, og denne Betænkning har bl. a. givet Handels- og Søfartsministeriet Anledning til forskellige Bemærkninger og deriblandt, at Ministeriet vil tage Stilling til det Spørgsmaal i Betænkningen, der nævnes om Transportarbejder, herunder Arbejder ved Lastning og Losning af Skibe. Men det er Socialministeriet der har udarbejdet et Lovforslag paa Basis af Udvalgets Betænkning.

Socialministeren fastsætter saaledes bl. a. i Lovforslaget nærmere Regler for Lastning og Losning af Skibe paa Grundlag af den af den internationale Arbejdskonference i 1932 vedtagne Konvention angaaende dette Arbejde, og det anbefales i Bemærkningens til Paragrafen, at Regeringen søger Rigsdagens Tilslutning til Ratifikation af denne Konvention.

Fra Skibsfartens Side er der allerede for Aar tilbage i Anledning af en Anmodning om en Udtalelse til et af det internationale Arbejdsbureau i Genève udarbejdet Spørgeskema angaaende Beskyttelse mod Ulykkestilfælde af Arbejdere beskæftiget med Losning og Lastning af Skibe bl. a. udtalt, at en international detailleret Konvention om Beskyttelse mod Ulykkestilfælde af Arbejdere beskæftiget om Bord eller i Land ved Lastning og Losning af Skibe, ikke kan anses for heldig eller tilraadelig, fordi en saadan Konvention formentlig ikke vil kunne undgaa at beskæftige sig med Spørgsmaal, der paa Grund af særlige lokale Forhold kun kan løses paa forsvarlig Maade ved nationale Regler. Det vil heller ikke kunne undgaa, at en Konvention vil komme til at give Forskrifter som i Løbet af kortere eller længere Tid viser sig ubrugelige, og saa det, naar Forskrifterne er givet i Konventionsform, vil være særdeles vanskeligt at faa dem ændret. I Stedet for at bringe Klarhed og Ensartethed paa dette Omraade, vil en Konvention derfor være upraktisk, bidrage til at forøge de i Forvejen mangfoldige udviklede nationale og internationale Bestemmelser om Arbejderbeskyttelse, paalægge Skibsfarten nye ganske unødvendige Byrder og virke hæmmende overfor den Udvikling der nødvendigvis maa foregaa paa det paagældende Omraade.

Disse Udtalelser staar stadig ved Magt.

Af principielle Grunde finder man det endvidere fra Skibsfartens Side ønskeligt, at det overlades til Handelsministeren og ikke til Socialministeren at fastsætte nærmere Regler for Arbejder ved Lastning og Losning af Skibe.

Da Skibsinspektionen som bekendt henhører under Handelsministeriet skulde man synes at det var paa krævet, at Forhold vedrørende Skibsfarten i saa høj Grad som muligt blev henlagt til samme Ministerium, idet der kun kan sikres Skibsfartens Anliggender en grundig Behandling af Embedsmænd, der gennem lang Tids Erfaring har indgaaende Kendskab til disse Forhold, og dertil kommer Hensynet til en ensartet Praksis.

Det skal ogsaa nævnes, at Handelsministeriet, under hvis Ressorat Københavns-Konventionen af 28. Januar 1926 henhører, sikkert lettere end Socialministeriet vil kunne arbejde for en gensidig Anerkendelse af de nationale Regler om Beskyttelse mod Ulykkestilfælde, som Arbejderne er udsat for om Bord ved Lastning og Losning af Skibe, og en saadan Gensidighed tillægger Skibsfarten den største Betydning.

Iøvrigt kan det vel tilføjes, at Konventionsbestemmelser principielt ikke bør tiltrædes, før der er opnaaet Tilslutning fra de Nationer, der konkurrerer med dansk Skibsfart.

REPRÆSENTATION I FRANCO-SPANIEN

Regeringen vil nu imødekomme de Ønsker, som Erhvervene forlængst har fremsat, om at faa en Regerings-Repræsentant til Franco-Omraadet. Det hedder saaledes:

Vi mener ogsaa at vide, at der til Afløsning af den hidtidige Handels-Repræsentation for Franco-Omraadet i Spanien vil blive anmeldt en dansk Repræsentant paa samme Maade, som det er sket for Holland og Norge.

Det er selvfølgelig det eneste rigtige, at Danmark her følger den Fremgangsmaade som andre af Oslo Staterne er slaaet ind paa. Samarbejdet mellem disse Stater maa jo naturnødvendigt udvikle sig stærkere og stærkere under de nuværende Forhold i Europa. Det er kun yderst uheldigt, at vi altid skal komme sidst, og at det er nødvendigt, at der diskuteres saa længe og saa voldsomt for at faa en af Forholdene betinget naturnødvendig Udvikling gjort til Virkelighed. Dansk Skibsfart har Gang paa Gang uden Held understreget sine Interesser paa det paagældende Marked, nu løber vi den Risiko ved at være mellem de sidste, at der tages mindst Hensyn til os.

FRAGT-TALLET

Fragtratetallet beregnet for September er af Statistisk Departement opgjort til 128 mod 125 i August. I Juli, Juni og Maj holdt det sig paa 123, der var Lavpunktet, siden Nedgangen begyndte for et Aar siden.

Trods Fremgangen er der dog et langt Spring fra September-Tallet i Aar til Tallet i September for et Aar siden, da Opgangen kulminerede i 180. Senere har der været Tilbagegang, indtil Vendingen kom i August.

Fragtratetallet er opgjort paa Basis af Aaret 1935, saaledes at dette sættes til 100, men tidligere blev det udregnet paa Grundlag af 1931, det første store Kriseaar. I Januar i Aar gik Statistisk Departement imidlertid over til at beregne alle sine Indeks paa Basis af 1935. Var Fragtratetallet ansat efter 1931, var det bleven 148 mod 144 i August. Det er glædeligt at konstatere Opgangen, men som allerede nævnt, der er langt igen, inden man naar de Højder man var paa i Fjor; det er maaske heller ikke ønskeligt, en stabil Udvikling er selvfølgelig langt at foretrække.

VERDENSPRODUKTIONEN I 1937

En af det tyske Kunjunkturforskningsinstitut udarbejdet Statistik viser, at den samlede Verdensproduktion i 1937 satte ny Rekord.

Den samlede Verdensproduktion var i 1937 7 pCt. større end i 1936, 14 pCt. større end i Højkonjunkturaaret 1929, 43 pCt. større end i Depressionsaaret 1932 og 58 pCt. større end i Førkrigsaaret 1913. Iøvrigt kan inlet Aar under det moderne Erhvervs-livs Bestaaen opvise et større Produktionstal.

Værdimæssigt opgør Institutet den samlede Produktion i 1937 til 600 Milliarder Rmk. mod i 1913 375 Milliarder Rmk. I 1937 var ogsaa Produktionen pr. Individ for første Gang større end i 1929.

Landbrugsproduktionen, inkl. Skovbrugsproduktionen, androg ca. 35 pCt. af den samlede Verdensproduktions Værdi, medens de resterende 65 pCt. faldt paa Industriprouktionen, inkl. Minedrift.

I 1929 bestod næppe mere end en Femtedel af Verdensproduktionen af Forbrugsvarer. Siden da er Landbrugsproduktionens Andel, som i den sidste Kriseperiode var særlig stor, blevet væsentlig for-

mindsket. Heri afspejles imidlertid delvis det Forhold, at Landbrugsproduktionens Mængde kun forandres ringe fra Aar til Aar, medens Industriproduktionen frembyder store Svingninger. Indenfor Landbrugsproduktionen er Raavarerne i Frengang. Og i sin Helhed er den samlede Verdensproduktion nu stærkere indstillet paa Fremstilling af Produktionsmidler og landbrugsmæssige Raavarer end i 1929.

SMAASKIBSFARFEN

Fra den 1. Oktober har Havnearbejdernes Organisation faaet gennemført en Ordning, der vil gaa haardt ud over vore Smaaskibe i hjemlig Fart.

Det er gennem Organisationen blevet gennemtvunget, at alle Skibe paa 180 Tons d. w. eller derover ikke maa anvende eget Mandskab til Losning om Bord i Skibene, men derimod kun Havnearbejdere.

Rederne af disse Skibe faar derved et alvorligt økonomisk Knæk som Følge af dette ukaldede Arbejde om Bord i Skibene. Ejerne staar ganske uden Betingelse for at kunne faa en Ækvivalens i Fragten for disse Udgifter, idet Befragterne ved Fremsættelse af et saadant Krav kan henvise til, at de ønsker at benytte Skibe under 180 Tons-Grænsen.

Gennem Havnearbejdernes Organisation er det yderligere bebudet, at Grænsen om halvandet Aar skal tvinges helt ned paa 150 Tons, og gennemføres denne Bestemmelse, bliver langt flere af vore Smaaskibe kastet ud i en haabløs Kamp.

Et første Udslag af denne Fremgangsmaade kan allerede spores. Enkelte Skibe er blevet solgt til Udlandet, medens andre er blevet oplagt som urentable.

PRINS VALDEMAR 80 AAR

Hans kongelige Højhed Prins Valdemar, der paa Hsaa mange Maader gennem sit lange Liv har været knyttet til Skibsfarten og Sømandsstanden, fylder 27. Oktober 80 Aar.

Over alt andet straalte »Valkyrien«s Togt til Østen, en Rejse der blev til Virkelighed takket være Prins Valdemar og hvor han var den, der førte Danmarks Navn og Danmarks Flag ud til Anerkendelse paa fjerne Have.

Prins Valdemar, der er Admiral i Flaaden, er tilige Præsident for Marineforeningen fra dens Stiftelse for 25 Aar siden og for Sømandsforeningen af 1856 siden 1880. Endvidere er Prins Valdemar Protektor for Prins Valdemar og Prinsesse Mariæs Fond og flere andre Foreninger o. l. i Forbindelse med Søfarten. Bestandig naar Spørgsmaal vedrørende Skibsfartens Fremme har været paa Tale, har Prins Valdemar været villig til at staa bi med Raad og Daad. Hele sit Liv igennem har han arbejdet for at støtte Skibsfarten. Han har direkte og indirekte haft Betydning for de betydeligste danske Søfartsvirksomheders Vækst og Opstaaen, han er med sine Forbindelser, med sit Initiativ, Gang paa Gang gaaet i Breschen for en god Sag, der tjente Skibsfarten til Ære. Han har gjort uendelig meget til Gavn for danske Sømand og deres Efterladte.

Trods sin høje Alder er Prins Valdemar paa sin 80 Aars Dag saa rank og spændig som for en Menneskealder siden. Tiden synes overhovedet ikke at have sat sit Præg paa ham. Fra dansk Skibsfarts Side skal der da ogsaa i Anledning af Fødselsdagen lyde en hjertelig Lykønskning og Tak til den uforfærdede Sømandsprins, der øjensynlig aldrig kan blive gammel, for hans uselviske Indsats til Gavn for dansk Skibsfart, den danske Sømandsstand og for Danmark i sin Helhed ude paa de fjerne Have.

OPLÆGNINGSPLANEN

Engelske Skibsfartsblade beskæftiger sig indgaaende med den nedstemte engelske Oplægningsplan og dennes Udvikling. Det har ofte været hævdet, at Rationering maa ske paa international Basis. Derfor

har Bladene understøttet Planen, selv om den ikke var ideel, men havde de engelske Redere vedtaget Planen om den frivillige Kompensations-Pool, vilde de udenlandske Redere sikkert have været med, og efter tidligere Erfaringer var det efterhaanden nok lykkedes at fjerne de Fejl, Planen var belemret med.

Der peges paa, at Redere, som repræsenterer 32 Procent af den engelske Tramp-tonnage, stemte imod Forslaget. Man antager, at mere end Halvdelen var for en Plan, naar den ikke var frivillig, idet en frivillig Ordning giver dem, som holder sig udenfor, alt for store Fordele. Hvis Planen bliver tvungen, regnes der med, at mindst 75 pCt. af Englands og Udlandets Redere stemmer for den. Den tvungne Form betyder, at hvert Land maa vedtage Planen i Lovform, saaledes at alle Trampredere paabydes Deltagelse og tvinges til at betale Bidrag. Undlader en Reder at betale Bidraget, kan man i saa Tilfælde nægte at lade Skibet udklarere.

Det menes at der endnu findes engelske Redere, som ikke har opgivet Haabet om, at en saadan Plan maa komme, men ved Afstemningen maa Antallet af Redere og ikke Tonnagens Størrelse være afgørende.

TRAFIKEN PAA SVENSKE HAVNE 1937

Der er i Sverige ialt 278 Havne og Havnepladser. Dog dertil kom de tre Frihavne, altsaa ialt 281. Et betydeligt Antal heraf er Fiskerihavne. Disse og adskillige af Lossepladserne har en meget speciel Trafik. Antallet af Havne af mere almen Betydning i Trafikhenseende er saaledes ikke saa stort. Og endnu mindre er Antallet af de Havne, hvis Trafik opnaar større Omfatning.

Kun 15 Havne kunde i 1937 opnaa over 1 Million Tons Totaltrafik (ind- og udgaaende Tonnage). Hvis Gøteborgs Frihavn med sine 4.038.000 Tons Trafik og Stockholms Frihavn med 2.493.000 Tons Trafik regnes som særlige Havne bliver Antallet 17. Regnes de og Malmø med bliver det ialt 41 Havne som opviste over 1/2 Millions Tons Trafik.

En Sammenligning mellem 1936 og 1937's Trafiktal viser, at for 40 af de 74 Havne der havde 200.000 Tons Trafik er der Tale om Forøgelse, for 34 en Formindskelse. Hvad den lokale Trafik angaar har en Opgang gjort sig gældende i Spørgsmaalet om Udenrigsfarten. Man har fuldstændige Oplysninger omfattende hele Landet vedrørende Trafikken mellem Sverige og Udlandet, og de viser, at der er Tale om en Forøgelse paa 8,8 pCt. For Indenrigsfarten findes ingen tilsvarende Oplysninger. Den sammenlagte Trafik er blevet forøget med 3,1 pCt., hvilket viser, at den indenrigske Fart er gaaet noget tilbage.

Hvad de tre Storhavne, Gøteborg, Stockholm og Malmø angaar, har Trafikudviklingen 1936—37 stillet sig gunstigt for Stockholm, hvor Skibstrafiken er forøget med 406.000 Tons, og Gøteborg, som opnaar en Forøgelse paa 239.000 Tons. I Malmø har Forøgelsen udgjort 187.000 Tons. Det skal dog nævnes, at de for Gøteborg anførte Tal ikke omfatter Trafiken af Fiskefartøjer i Fiskerihavne. Denne Trafik er af betydende Omfang og udgjorde i Fjor 48.590 Skibe med ialt 667.000 Tons. Lægges dette Tal til det førnævnte, viser det sig, at Gøteborgs totale Trafik gik op til 15.101.000 Tons i 1937 mod 14.902.000 Tons i 1936. Trafiken af passerede Skibe i Stockholm fra Saltsjön til Mälaren og omvendt androg i Fjor 3292 Skibe med 227.300 Netto Tons mod 3784 Skibe med 266.100 Tons i 1936. Man faar for Totaltrafikken paa Stockholm derefter et Tal af 11.709.000 i 1937 og 11.342.000 i 1936. Her er altsaa ogsaa Frihavnens Tal medregnet.

Hälsingborg og Trelleborg, som begge har en stor Færgetrafik, viser for den førstes Vedkommende en Formindskning paa 389.000 Tons og for den sidste en Forøgelse paa 764.000 Tons.

Trafikken i Malmexportbanen er blevet forøget paa Grund af forøget Malmafskibning. I Luleå er Trafikforøgelsen saaledes 452.000 Tons og i Oxelösund 491.000 Tons.

Med Hensyn til Gävle og Norrköping møder disse to Havne med en Formindskelse paa 42.000 Tons og en Forøgelse paa 2000 Tons.

I de norrlandske Havne har Trafikken vist en meget forskelligartet Udvikling, den ene Halvdel Forøgelse, den anden Formindskelse. Totaleksporten af Trævarer og Papirmasse er dog steget.

Hvad de sydsvenske Havne angaar gælder det samme, Forøgelse og Formindskelse skifter. Af de større sydsvenske Havne er det særlig Kalmar, Oskarshamn og Visby som har haft en mere betydende Trafikforøgelse.

EKSPORTEN TIL TYSKLAND

Det dansk-tyske Regeringsudvalg har ført Forhandlinger i København om den dansk-tyske Vareudveksling i Oktober Kvartal og forleden udsendtes en officiel Meddelelse, hvorefter Udvalget har fastsat Danmarks Udførsels-Kontingent i nævnte Kvartal til ialt ca. 82 Mill. Kr. I Juli Kvartal var Eksportkvotaen 73 Mill. Kr., og der er saaledes en Opgang paa 9 Mill. Kr. I April Kvartal var Kvotaen derimod ligeledes 82 Millioner Kroner, og dette Tal giver Udtryk for, hvad man havde ventet af den dansk-tyske Samhandel i indeværende Aar, men ved Begyndelsen af Juli Kvartal maatte Eksporten sættes ned, fordi Indkøbene i Tyskland havde svigtet.

MEDDELELSER FRA DANSK

Gdynia Havn i August 1938

Der indgik i Maanedens Løb 560 Skibe med 580,350 N.R.T. mod 616 Skibe med 629,165 N.R.T. i Juli 1938. Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal Skibe:	Tonnage:
Polen	77	76,367
Danzig	3	817
England	23	60,347
Danmark	74	51,683
Estland	34	23,130
Finland	61	72,678
Frankrig	1	6,136
Grækenland	2	2,377
Island	1	435
Holland	16	8,089
Jugoslavien	1	2,728
Litauen	4	2,700
Lettland	16	17,003
Tyskland	44	31,059
Norge	42	34,873
Panama	2	1,369
Portugal	1	3,805
Rumænien	4	9,875
U. S. A.	10	31,312
Sverige	125	88,202
Italien	19	55,365
	560	580,350

Vareindførslen i August androg 116,703 Tons mod 135,699 Tons i Juli Maaned. Af indførte Varer kan nævnes: 1,182 Tons frisk Frugt, 4,310 Tons Sallsild, 858 Tons raa animalsk Fedt, 3,972 Tons Huder, 2 Tons Tjære og Smøremidler, 1,977 Uld og Uldaffald, 32 Tons Farver, 22,492 Tons gammelt Jern, 560 Tons Maskiner, Apparater og Dele dertil, 647 Tons Automobiles, Motorcykler og Dele dertil, 7,907 Tons Bomuld og Bomuldsaffald, 579 Tons vegetabilsk Fedt og Olie, 409 Tons Tran, 5 Tons Frø og 6 Tons Uldstoffer.

Vareudførslen i August androg 616,028 Tons mod 725,819 Tons i Juli Maaned. Af udførte Varer kan nævnes: 222 Tons Malt, 92 Tons saltede Skinker, 1,527 Tons Bacon, 1,583 Tons Pølsevarer, 682 Tons Smør, 2,497 Tons Æg, 2,210 Tons Cement, 1,072 Tons Finér, 115 Tons Kurvemagerarbejde, 443,140 Tons Eksportkul, 90,876 Tons Bunkerul, 5,943 Tons Koks, 1,883 Tons Støbejern og Jernrør og 218 Tons Huder.

Oplægningerne i Sverige og Norge

Ogsaa i Sverige og Norge gaar Oplægningerne stærkt ned. Den svenske Rederiforenings Statistik over oplagt

Køb og Salg er aftalt paa Forhaand. Medens Fiskeeksporten og Industrieksporten ligger fast, er Landbrugseksporten bevægelig, og da Udførslen gik ned i forrige Kvartal, gik det som bekendt ud over de store Grupper af Landbrugsvarer. Den Stigning, der nu finder Sted, kommer altsaa disse Varer til gode.

I »Landbrugsraadets Meddelelser« oplyses dog, at man maa regne med en mindre Smøreksport til Tyskland i denne Maaned.

DEN DANSK-ITALIENSKE CLEARING

Importører af italienske Varer har fra deres Forbindelse i Italien modtaget Klager over, at denne ikke kan faa sine Penge. I den senere Tid er saadanne Klager blevet almindelige, men det skyldes ikke manglende Indbetaling fra dansk Side. De danske Beløninger for Import af italienske Varer er altid prompte indgaaet til Danmarks Nationalbank, der samme Dag har adviseret dem til det italienske Clearing-Institut: *Instituto Nazionale per i Cambi son l'Estero*. Imidlertid er Udbetalingen af disse Beløb i Italien afhængig af, at der af italienske Importører af danske Varer foretages Indbetalinger til Clearing-Institutet i Italien i samme Omfang, og paa dette Punkt har det skortet. Man har i den senere Tid arbejdet paa at faa Eksporten fra Danmark til Italien forøget i Overensstemmelse med den Eksport, som har fundet Sted fra Italien til Danmark, og der kan antageligt regnes med noget forøget Eksport af Klipfisk og Havefrø til Afvikling af Skævheden i Clearingen.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Tonnage viser for 1. Oktober en betydelig Nedgang: 47 Skibe med 126,657 Tons d.w., 86,070 B.R.T.

Oplægningernes Fordeling paa de forskellige Størrelsesgrupper fremgaar af nedenstaaende Tabel. Den omfatter ogsaa saadanne svenske Damp- og Motorskibe paa 100 B.R.T. og derover, som er oplagt for Reparation eller Klassificering.

Bruttotons	1. September		1. Oktober	
	Antal	dw. tons	Antal	dw. tons
100—999	10	9,525	9	7,715
1000—1999	56	124,833	30	65,572
2000—2999	5	18,740	2	7,190
3000—3999	2	12,310	—	—
4000—4999	2	15,355	2	14,680
5000—	5	41,870	4	31,500
Ialt	80	225,663	47	126,657

Ogsaa i Norge er den oplagte Tonnage gaet ned. Den 1. Oktober var ialt 92 Skibe oplagt med ialt 467,923 Tons dd.w. mod 101 Skibe med 502,278 Tons den 1. September. Formindskelsen er altsaa 9 Skibe med 34,335 Tons.

Af den oplagte Tonnage er 29 Skibe Tankbaade med 288,658 Tons d.w. Derimod er ingen Hvalfangstskibe medregnet, ikke heller Skibe oplagt for Reparation o. s. v.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i September 1938

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 9 Maaneder af 1938, sammenlignet med samme Tidsrum i 1937, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	12,732	20,700,955	11,538	18,499,885
1937	11,788	19,764,282	10,710	17,541,276
Forskel ..	+ 944	+ 936,673	+ 828	+ 958,609

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938	14,106	15,702,725	8,756	14,972,348
1937	13,744	14,909,775	9,101	15,245,795
Forskel ..	+ 362	+ 792,950	— 345	— 273,447

I Tidsrummet Januar—September 1938 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 5,728,607 Tons og 3,527,537 Tons større end til Antwerpen.

Lloyds List's Index

Lloyds List's Index for Trampfragter er for September beregnet til 90,29, hvilket er godt 1 pCt. højere end i August. For September 1937, der var højeste Tal i lang Tid, var Index 133,54, for samme Maaned 1936 var Tallet 79,14.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Varemarkederne viser stadig kun ringe Aktivitet, og som Følge heraf er det ogsaa kun daarligt bevendt med Efterspørgslen paa Fragtmarkedet.

River Plate Markedet har været meget stille, og hele Befragtningsvirksomheden har indskrænket sig til 3/4 Skibe af Mellemstørrelse, som blev sluttet paa Basis af Minimalraterne til U.K./Cont. Til Destinationer uden for Minimalraterangen har Efterspørgslen ogsaa været negligibel. For handy Skib noteres Up River/Rio 8/-. Hørfø Rosario/New York 6,500 tons 17/-, og for Hørfø fra n.a. San Lorenzo til Australien indikeres 17/-. Det australske Kornmarked har slet ikke være interesseret i Tonnage i den forløbne Uge; men der er en Mulighed for at anbringe en mindre Baad fra Vestaustralien til U.K./Cont. til Minimalraten for November/December Lastning. Fra de nord-amerikanske Kornmarkeder har der været en lille Smule større Efterspørgsel, og nogle Baade er sluttet fra St. Lawrence til U.K./Cont. paa Basis af Minimalraterne, ligesom der er sluttet enkelte Baade fra Northern range til Skandinavien til Rater omkring 17c Basis 4 Losschavne Danmark, Sverige. En enkelt lille Baad sluttede Albany/København til 15 1/2c, Golfen har ikke vist nogen Interesse for Korntonnage, hvorimod Nordpacific har taget enkelte Baade til den væsentlig lavere Rate af omkring 23/- til U.K./Cont. Fra Sydafrika indikeres 17/- for Majs til U.K.

Fra Sortehavet viser Russerne ingen Interesse for Korntonnage, men fra Donau er der sluttet enkelte Skibe paa Basis af 16/6d. Antwerpen eller Rotterdam, 9d. ekstra for U.K. Denne Forretning kan gentages.

Ogsaa paa de øvrige oversøiske Markeder har Forholdene været meget rolige. Scrapjern fra U.S. Atlantic til Japan er sluttet til svagt vigende Rater. I Ugens Begyndelse laa Niveauet omkring \$4, men sidste Forretning blev gjort paa Basis af \$3.85, og i Øjeblikket ser det ud som om disse Ordre er udtømte. En enkelt Baad sluttede endvidere for Scrapjern fra San Juan og Havana til Japan paa Basis af 17/6d., sædvanlige f.i.o. Betingelser. Cuba Sukker har ikke taget Tonnage i indeværende Uge, men der cirkulerer adskillige tentative Forespørgsler paa Basis af 15/6d., og stor Tonnage til U.K. Option Marseille til 1/- extra.

Fra Golfen har der været forskellige Sulphur Forretninger, og der er sluttet en Del Skibe herfor bl. a.: 6,000 tons Freeport 2 Havne Nordafrika \$54, 3,000 tons Rotterdam \$3,60, ligesom der kan placeres forskellige Baade til Stockholm til omkring \$4.50.

Pacifickystmarkedet har ligget noget svagere, og en Overgang var Raten nede i 23/-, men senere stramme-

des Markedet igen lidt, og der kan antagelig i Dag opnaas 23/6 d., maaske 24/- paa f.i.o. Betingelser fra Br. Columbia til U.K. Der søges endvidere stadig Tonnage for lumber til Australien paa Lumpsum Basis. Raterne ligger omkring £5,500 for en 250,000 cbft. Baad. Br. Columbia/Dalny indikeres £6,500 for 430,000 cbft. bale Baad. Intercoastal lumber kan gøres til \$11.50.

Østens Markeder har vist jævn Aktivitet. Adskillige Baade er sluttet for Scapjern til Rater mellem 27/6d. og 28/-. Til Skandinavien indikeres 28/9d. à 29/- November Afskibning. Ris fra Saigon sluttedes til 28/- til fransk Atlanterhavskyst, hvilket kan gentages, og Antracit fra Port Redon til fransk Atlanterhavshavn er sluttet til den gode Rate af 26/- f.i.o.

Fra Philippinerne er sluttet flere Baade med Sukker til U.S. Golf eller Atlantic til Rater mellem \$2.75 og \$7. Sidstnævnte Rate kan gentages for hver Position fra Januar til Juni næste Aar.

De indiske Markeder har været relativt aktive. Kerner fra Madraskysten er sluttet gentagne Gange til 28/6d. til U.K./Cont., og der er en Mulighed for, at denne Rate kan forbedres en Smule.

Om Forholdene i Europafarten er der kun meget lidt nyt at fortælle. Middelhavet/hjem er uforandret. Af Afslutninger skal nævnes: Algier/Bristol Canalen 7/6d., Huelva/Holland 8/3d. og Bona/Rotterdam 6/1 1/2d.

Kul udgaaende til Middelhavet er uforandret 6/- Wales/Port Said, hvorimod Raten fra U.K. til River Plate ligger svagere, og flere Skibe er sluttet i den forløbne Uge paa Basis af 11/6d. Wales/Lower Plate. Kul Østkyst Danmark ligger stadig i Rater mellem 4/6d. og 5/- afhængig af Størrelser og Ekspeditioner. Trælastmarkederne er en Kende livligere og Rate-niveauet en Smule bedre, men Resultaterne bliver næppe bedre, da Rederne nu maa regne med daarlige Ekspeditioner paa Grund af Aarstiden.

Ogsaa i den forløbne Uge har der været en Del Timecharter Befragtning. Adskillige Baade er sluttet Timecharter trip across, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering denne Side. Af Afslutninger skal nævnes: 6,500 tons Motor Levering New York, Tilbagelevering Adriaterhavet \$1.75, 8,000 Tonner Levering U.S.N.H., Tilbagelevering Continentet \$1.70. Endvidere er sluttet 9,500 Tonner Pacific Rundtur, Levering og Tilbagelevering denne Side til 3/3. I Vestindiafarten er sluttet en enkelt 4,200 Tonner for Rundtur til \$1.25, og 4,000 Tonner er sluttet for 9/12 Maaneder for vestindisk Trade til samme Rate.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Blaavand Radios Indvielse

Den nye Kystradiostation ved Blaavand indviedes forledene i Overværelse af talrige indbudte og Repræsentanter for Autoriteterne. Tilstede ved Indvielsen var fra Post- og Telegrafvæsenet Generaldirektor *Mondrup*, Overingeniør *Holmblad* og Ingeniørerne *Heegaard* og *Wamberg* samt Distriktsingeniør *Petersen*, Aabenraa, Postmestrene *Jørgensen* og *Christensen* fra Esbjerg og Varde, Formanden for Esbjerg Fiskeriforening, *Simonsen-Christensen*, samt Formanden for Vestjydsk Fiskeriforening, Entreprenør *Claus Sørensen*, Esbjerg, m. fl. Deltagerne foretog under Ledelse af Ingeniør *Bramslev* og Bestyrer *Stuhr* en Rundtur paa Stationen og oplevede den store Trafik i Æteren, baade paa Telegrafan og over Radiotelefonen.

Eksamensresultater

Ved de i Efteraaret 1938 afholdte Maskinisteksaminer har Eksamensresultatet været følgende:

I *Aalborg* indstillede sig til den almindelige Maskinisteksamen 15 Eksaminander, hvoraf 13 bestod.

I *Esbjerg* indstillede sig til den almindelige Maskinisteksamen 19 Eksaminander, som alle bestod, til Motor-

passerprøven indstillede sig 2 Eksaminander, som bestod, og til Maskinpasserprøven indstillede sig 1 Eksaminand, som bestod.

Jugoslavisk-finsk Skibsfartslinie

Om de jugoslavisk-finske Handelsforhandlinger, der for Tiden finder Sted her, udtaler den finske Gesandt i Belgrad, *Onni Talas*, at Finland navnlig ønskede at udføre Papir, Celulose, Galocher, Skibsmotorer og Landbrugsmaskiner til Jugoslavien. Til Gengæld ønskede det at købe Majs, tørrede Frugter, Tobak, Aluminium og eventuelt ogsaa Vin. Desuden var der Forberedelser i Gang til Oprettelse af en direkte jugoslavisk-finsk Skibsfartslinie.

En Sømandsdaad

Det maa betegnes som en kæk Sømandsdaad af den unge Styrmand *Hans Jensen*, Marstal, at føre 3m. Sk. »Pax» den lange Tur fra Kap Lindenæs til Ærøskøbing, kun bistaaet af to ganske unge Mennesker. Denne Præstation vidner om Uforfærdethed og dygtigt Sømandsskab tillige med en god Portion fysisk Kraft og staalsat Energi. Det har været 6 strenge Døgn.

M/S »Protector« af Bogense forlist

Paa Kysten ved Hammerfyret har man fundet et iland-drevet Skibsnavnebræt, mærket »Bogense«, og andel Vrag-gods.

Herefter kan der desværre næppe være Tvivl om, at et Skib fra Bogense er forlist, og det eneste Bogense-Skib, der kan være Tale om, er Motorsejleren »Protector«.

Karakteren af de fundne Vragdele passer paa »Protec-tor«, der er en enmastet Motorsejler paa 125 Lastetons, bygget af Træ i Vlaardingene i Holland 1902.

»Protector« havde en Besætning paa 3 eller 4 Mand. Det førtes og ejedes af Kaptajn A. E. Eriksen. Kaptajn Eriksen har tidligere sejlet med større Skibe; han købte »Protector«, som tidligere var hjemmehørende i Flens-borg, i 1937.

»C. F. Tietgen«

Som tidligere omtalt skal D. F. D. S.s Motorskib C. F. Tietgen i Løbet af Foraaret ombygges.

Det er ikke alene Salonerne og Kahytterne paa C. F. Tietgen, der skal bygges om, men samtidig indsættes der et nyt og kraftigt Dieselmotoranlæg, saaledes at Skibets Fart sættes op med mere end 2 Knob til ca. 16½ Knob.

Det Dieselmotoranlæg, der findes i C. F. Tietgen vil finde Anvendelse i en Nybygning. Anlægget er bygget saa sent som i 1929 hos Burmeister & Wain, og det har i Aarhus-Farten vist sig meget velegnet og driftssikkert.

Da Selskabet har til Hensigt at fortsætte den store Ud-videlse af Flaaden, som er paabegyndt i de senere Aar, har man besluttet at installere C. F. Tietgens Dieselmotor i et Fragskib paa ca. 4200 Dødvægt. Dette nye Skib er allerede bestilt paa Helsingør-Værftet, og man regner med, at det kan leveres allerede til Maj. Dets Fart bliver 13½ Knob.

Kollision ved Lappegrunden

En voldsom Kollision fandt forleden Nat Sted ved Lap-pegrundens Fyrskib mellem Damperen Tempo af Kojvi-sto og den norske Damper Hjalmar Wessel.

Øjensynlig slap den norske Damper heldigt fra Kollis-ionen, men derimod fik Tempo meget betydelige Skader. Det viste sig, at den havde et gabende Hul helt oppe fra Broen og ned til Vandlinien paa Styrbords Side. Kaptaj-nen var straks klar over, at det var umuligt at lade Ski-bet gaa videre, og kastede Anker for Resten af Natten. Ved Daggyr sejlede den til København, og den ligger nu fortøjet ved Bøje i Yderhavnen overfor Langelinjemolen..

Tempo var paa Rejse fra Struer til Gdynia i Ballast, medens den norske Damper var for nordgaaende.

Den lille Damper Tempo, der laster 400 Tons d.w., er bygget i 1906. For et Aars Tid siden solgtes den af Rede-riet Trio, København, til Rederiet Seppinen & Kemppi i Koivisto.

»Lysaker II«

For 1½ Aar siden sank den norske Damper »Lysaker II« efter en Kollision ved Indsejlingen til Esbjerg med D. F. D. S.s Damper »A. P. Bernstorff«. »Lysaker II«s Skibsreder, L. Lorentzen, Lysaker i Norge, har nu ved Sø- og Handelsretten krævet fuld Erstatning hos D. F. D. S. for det Tab, Rederen i den Anledning har lidt. Nemlig for Bjergningen 144,000 Kr., for Damperens Reparation 156,000 Kr. og for Afsavn af Damperen ca. 63,000 Kr. Der-til kommer forskellige andre Beløb, men i de sidste Dage har Rederiet forhøjet Erstatningskravet med 60,000 Kr., saaledes at den samlede Sum ialt udgør ca. 450,000 Kr.

D. F. D. S. paastaar sig frifundet og stiller Modkrav paa 1433 Kr., idet Rederiet gør gældende, at Kollisionen alene skyldes fejlagtig Manøvre af Lysaker II. Kollisionen fandt Sted i tæt Taage.

Dansk Tidsskrift Index

Paa »Nyt Nordisk Forlag er udkommet »Dansk Tids-skrift Index«, udgivet af Statens Biblioteks Tilsyn, udar-bejdet af Biblioteksdirektør Th. Døssing og Biblioteks-inspektør Robert L. Hansen.

Denne systematiske Fortegnelse over Indholdet af ca. 240 danske og en Del andre nordiske Tidsskrifter er uund-værlig for enhver, der søger Orientering og faglig Oplys-ning paa faglige Omraader. Ogsaa Søfartsanliggender er ret indgaaende omtalt i »Dansk Tidsskrift Index«, der paa en meget overskuelig Maade giver de Oplysninger, man søger.

Et Carlsberg Millionlegat

Den 1. Oktober var det 50 Aar siden, at Carlsbergfondet ifølge Brygger J. C. Jacobsens Testamente blev Ejer af Carlsberg Bryggerierne. Det var bekendtgjort i Forvejen, at Mindedagen ikke vilde blive fejret ved Festligheder eller Receptioner af nogen Art. Det var derfor en stor og glædelig Overraskelse, da Carlsbergfondets Direktion om Eftermiddagen udsendte Meddelelse om, at Direktionen i Dagens Anledning havde stiftet et Legat paa 1 Million Kroner, der skal bære Navnet »Carlsbergs Mindelegat for Brygger J. C. Jacobsen«.

Legatet skal virke til Fremme af erhvervsmæssige og

andre samfundsgavnige Formaal. Carlsbergfondets Direk-tion ledsagede Oprettelsen af Jubilæumslegatet med føl-gende Udtalelse:

Fondets Stifter har ved at skænke Fondet den af ham skabte industrielle Virksomhed givet det Mulighed for i stigende Omfang i Overensstemmelse med Tidens voksende Krav at virke for de af ham fastsatte Formaal. I Erken-delse af den Betydning, som Stifterens testamentariske Gave og Fondets deraf følgende Forbindelse med Erhvervs-livet har haft, har man ønsket paa denne Dag at hædre Stifterens Minde ved at knytte hans Navn til et Legat, der i Tilslutning til Fondets Virksomhed for dansk Videnskab kan tjene Samfundet paa det praktiske Livs Omraade, in-den for hvilket Stifteren selv har ydet saa stor en Indsats.

Den første Bestyrelse bestaar af Direktør Helge Jacob-son, Direktør Fr. Sander og Højesteretsassagfører Steglich-Petersen.

»Udala«

Et nybygget Frugt-Transportskib »Udala«, der er leveret af Götaverken i Göteborg til Rederiaktieselskabet »Ca-stillo«, Skibsreder Chr. Gundersen i Oslo, er for 2 Rejser chartret af Østasiatisk Kompagni til Ruten mellem den nord-amerikanske Vestkyst og nord-europæiske Havne. »Udala« afsejlede den 17. September, straks efter Prøve-turen, i Ballast via Panama til San Francisco.

Denne nye Baad, der er paa 2,400 Tons med isolerede Lastrum og øvrigt Udstyr for Frugttransport, er forsynet med B. & W.-Dieselmotor, og den er, ligesom de øvrige i de senere Aar byggede Frugtbaade, udstyret med smukke Kahytter og Saloner til 12 Passagerer.

Gdynia som czekisk Eksporthavn?

Efter hvad »Danziger Korrespondenz« meddeler fra Warszawa, skal Erhvervskredse i Gdynia overfor den pol-ske Regering have fremsat en Plan om i Gdynias Havn at tilvejebringe en Basis for en czekisk Handelsflaade. En Del af Frihavnsområdet med en tilsvarende Kyststribes- skulde udskilles som czekisk Toldomraade for czekiske Skibe. I det paagældende Omraade skulde czekiske Fore-tagender kunne aabne Virksomheder, som i finansteknisk Henseende ikke skulde være undergivet den polske Stat, men Tjeneslovakiet. Man haaber derigennem at kunne lede hele Tjeneslovakiets Udenrigshandel over Gdynia.

Nyt Fyr paa Islands Vestkyst

I Bunden af Krossvik ved Akranæs i Faxaflói paa den islandske Vestkyst er lændt et nyt Fyr, der brænder fra 15. Juli til 1. Juni.

»Gudrun Mærsk« kollideret paa Themsen

Lloyds meddeler, at den engelske Damper »Umvuma« sent Onsdag Aften, da den var paa Vej opad Themsen, kolliderede med det danske Motorskib »Gudrun Mærsk«, der var paa Vej nedad Floden. Den engelske Damper blev alvorligt beskadiget, medens »Gudrun Mærsk« kun tog ringe Skade. Efter Kollisionen fortøjede det ved Bøjerne ved Barking. Ingen Mennesker kom til Skade.

Aggersundbroen

Paa et ekstraordinært Møde har Hjørring Amtsraad en-stemmig tiltraadt Ordningen vedrørende Aggersundbroen, saaledes at Hjørring Amt sammen med Aalborg Amt paa-tager sig den fremtidige Vedligeholdelse af Broen og de dertil hørende Svajebassiner. Projektet er med Hjørring Amtsraads Vedtagelse endelig afgjort, idet Aalborg i et fornyligt afholdt Møde ogsaa har tiltraadt Ordningen. Aggersundbroen bliver saaledes nu til Virkelighed paa Trods af alle Protester og Advarsler. Man maa haabe, at det ikke vil medføre for alvorlige Ulemper for Skibsfarten, men det skal dog endnu en Gang siges, at man fra dette Erhvervs Side har protesteret saa energisk som tænkeligt og vil vedblive hermed.

Jul paa Havet

»Vikingen« har udsendt sit Julenummer allerede nu, saaledes at det udkommer atter i Aar som en flot Num-mer Eet i den Vrimmel af Julehæfter, der følger i dets Kølvand. Men dette Julehefte maa ogsaa være saa tidligt paa Færde, at det kan naa ud til alle fjerne Egne paa vor Klode inden den tilstundende Højtid, saa Slægt og Venner derude kan faa Hefter som en smuk Hilsen fra Danmark — og som den kærkomne Julegave, det altid vil være for enhver, der har Interesse for Søen og Sø-manadens Liv og alt, hvad der har Forbindelse hermed.

»Jul paa Havet« er trykt paa fineste Kunsttryk-Papir, med mange ypperlige og underholdende Fortællinger og Artikler af vore mest kendte maritime Forfattere, med 16 pragtfulde Farvesider med Emner fra Sølivet og et Væld af Tegninger af vore mest betydende maritime Kunstnere. Det smukke Julehefte skal nok finde Vej ud over Havene.

»Kronprins Olav«

Det Forenedes Oslo-Baad »Kronprins Olav« er til Ga-ranti-Eftersyn paa Helsingør Skibsværft.

I det svundne Aar har »Kronprins Olav« besejlet Oslo-Ruten med en Præcision, der har overgaaet Forventningerne, idet Skibet har været i Fart daglig og saa at sige altid har kunnet holde sine 19—20 Knob.

Medens Garanti-Eftersynet staar paa, rykker »Frederikshavn« ind i Ruten.

En Ven af Danmark død

En Ven af Danmark, den spanske Konsul *Don Dionisio Trigo y Marcos*, San Juan paa Porto Rico, er død paa Rejse hertil.

Trigo var Chef for det store Handelshus *Sobrino de Izquierdo Inc.*, der i stor Udstrækning driver Handel med danske Varer.

Konsul Trigo arbejdede energisk paa at faa en livligere Forretningsforbindelse i Stand mellem den fjerne vestindiske Ø og Danmark, og navnlig gjorde han et stort Arbejde for at faa etableret en direkte Dampskibslinie mellem København og San Juan — en Plan han ikke opnaede at se realiseret.

Meteorologi for Søfolk

Paa John Griegs Forlag i Bergen er udkommet en meget smukt udstyret Bog af Bestyrer *Sverre Petersen* og Meteorolog *Finn Spinnager*: »Meteorologi for Søfolk«. Prisen for den er 11 danske Kroner, og G. E. C. Gads Boghandel har Forhandlingen for Danmark.

I Betragtning af den Belydning, Vejrtjenesten har for Skibsfarten, anmodede Bergens Skipperforenings Formand, Kaptajn *P. Kaland*, Forfatterne om at holde nogle Foredrag om »Vejrvarsling til Søs« i Bergens Skipperforening. Det er disse Foredrag, der her foreligger trykt som Bog i omarbejdet Form som en Lærebog, der sikkert vil have Interesse ogsaa for dansk Skibsfart.

Meddelelse fra Dansk Radio A/S

Den mellem Statstelegrafens, Statsradiofonien og Dansk Radio A/S truffne midlertidige Ordning om Udsendelse af Telegrammer (Radiofonitelegrammer) over de danske Radiofonistationer til danske Skibe i Søen, der ikke er udstyret med Radiostation, ophører fra og med den 22. ds.

PERSONALIA

Genudnævnelse

Højesteretsdommer *V. Topsøe-Jensen* er genudnævnt til Formand for Overskibssynet for et Tidsrum af 4 Aar fra 1. Januar 1939.

60 Aar

Tidligere Skibsfører i Rederiet C. K. Hansen, Kaptajn *H. A. Sørensen* fyldte Søndag 60 Aar. Kaptajn Sørensen forlod Søen i 1930 og er nu bosiddende i Sønderho.

Den 25. Oktober fylder Fører i Siam Steam Navigation Company, Bangkok, Kaptajn *K. K. Faursschou*, 60 Aar.

Fører i Det forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *N. N. Petersen*, fylder den 25. Oktober 60 Aar. Kaptajn Petersen er Fører af s.s. »Fenris«.

75 Aar

Den 27. Oktober fylder tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn *Martin Sørensen*, 75 Aar. Kaptajn Sørensen, der forlod Søen 1926, er bosiddende paa Thuro.

Kaptajn *P. L. Hansen*, Fører i T. C. Christensens Rederi, fylder den 28. Oktober 60 Aar. Kapt. Hansen er Fører af s.s. »Brosund«.

Dødsfald

Entreprenør *N. C. Olsen*, Aalborg, er afgaaet ved Døden, 72 Aar gammel. Han har anlagt eller uddybet et meget stort Antal danske og norske Provinshavne.

Tidligere Skibsfører i Rederiet »Torm«, Kaptajn *I. P. Dam*, er død, 72 Aar gammel. Kaptajn Dam havde sejlet i 42 Aar, deraf næsten 30 Aar som Kaptajn, da han i 1931 gik i Land.

Fhv. Dampskibsfører *Anders Lauritz Andresen*, Stige, er død 64 Aar gammel. Efter at have ført en Dampfer for et københavnsk Rederi bosatte Andresen sig i Stige, hvor han bestyrede Brevsamlingsstedet i de sidste Aar.

50 Aar

I Lørdags fyldte Lods *Kristian Petersen*, Randers Fjords Lodseri, 50 Aar. Efter at have laget Styrmands-eksamen og Telegrafisteksamen blev han ansat i Lods-væsenet og kom 1923 til Randers.

POSITIONSLISTE PR. 18. OKTOBER 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Kemi 17.10.
s.s. *Aaro*, Bastrup, afg. Bremen 4.10.
s.s. *Aaro* ank. N. Waterweg 13.10.
s.s. *Aase* afg. Genua 7.10. til Antwerpen.
m.l. *Aase Mærsk* ank. Aruba 26.9.
s.s. *Absalon* pass. Skagen 8.10.
m.s. *African Reefer* afg. Marseille 17.10.
m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, pass. Casquets u. R. i. Genoa 7.10. udg.
s.s. *Agnete* pass. Helsingør 13.10. sydg.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Ghent 13.10. til St. John (N.B.).
s.s. *Alabama* afg. Nakskov 17.10. til Neufahrwasser.
s.s. *Alf* ank. Gdynia 12.10.
s.s. *Alfa* afg. Parlington 19.10.
s.s. *Algarve* afg. Antwerpen 17.10. til Kbhvn.
s.s. *Algier* afg. Kalamata 15.10. til Oran.
m.s. *Almena* afg. New York 29.9. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Middlesbrough til Antwerp 18.10. udg.
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Husum, Sverige 16.10.
m.s. *American Reefer* pass. Cristobal 16.10.
s.s. *Anna* ank. Vaag 15.10.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. New Westminster til Portland 16.10. udg.
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Venedig 6.10.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Panama 21.9.
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Port Said til Beyrouth 18.10. hjg.
s.s. *Anne* ank. Kbhvn. 18.9.
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 20.9. til San Pedro,
m.s. *Arizona* afg. Angra dos Reis 25.9. til Kbhvn.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Port Port Said 8.10.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. San Francisco 1.10. til Yokohama.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Lourenco 14.10. udg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Danzig 17.10.
s.s. *Aslaug* afg. Hull 12.10. til Kalundborg.
m.s. *Asnes* pass. Dunnet Head 17.10.
m.s. *Astoria* afg. Baltimore 15.10.
s.s. *Astra* afg. Pto. Colombia 11.10. til Progreso.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Manzanillo til Gulfen.
m.s. *Australian Reefer* afg. San Francisco 14.10.
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Cape Verde p. R. i. Sydney 11.10. udg.
s.s. *Avance* afg. Riga 5.10. til Hull.

B

s.s. *Belgien* afg. Amsterdam 12.10.

m.l. *Bente Mærsk* afg. Pauillac 5.10.
s.s. *Bergenhus* ank. Kbhvn. 17.10.
s.s. *Bertha* afg. Gdynia 10.10.
s.s. *Bes* pass. Skagen 17.10.
s.s. *Betta* pass. Helsingør 17.10.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Nuevilas 5.10.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Swansea 1.10.
s.s. *Birgitte* afg. Porsgrunn 22.9. til St. Stephen.
s.s. *Birte*, Andersen, afg. Kbhvn. 14.10. til Leningrad.
s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Onega 11.10.
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Antwerpen 18.10. hjg.
m.s. *Bornholm*, Sørensen, ank. Baltimore 16.10.
s.s. *Bothal*, fung. Frederiksen, afg. London 15.10. til Kbhvn.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Buenos Aires 15.10.
s.s. *Brasilien* ank. Moss 18.10.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Avonmouth 7.10. til Nigeria.
s.s. *Britta* ank. Pateniemi 17.10.
s.s. *Broholm* ank. Beyrouth 16.10.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. New York 9.10.
s.s. *Brynhild* ank. Kbhvn. 18.10.

C

m.s. *California* ank. San Lorenzo 16.10.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Kingston til St. Thomas 18.10. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Dakar 17.10.
s.s. *Carmen* afg. Catania 18.10.
m.l. *Caroline Mærsk* afg. Hamburg 29.9.
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 17.10.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Antwerpen 25.9. til Rotterdam.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Mäntyluo to til Gøteborg 18.10. udg.
m.s. *Chilean Reefer* afg. Liverpool 18.10.
s.s. *Christiansborg* ank. Hull 10.10.
m.s. *Chr. Holm* i Dok i North Shields.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Nova Scotia 11.10.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Trinidad 8.10. til Gulfen.
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Rotterdam 15.10.
s.s. *Clara*, Jensen, ank. Kbhvn. 15.10.
m.s. *Columbia* ank. Misumi 9.10.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Walvis Bay 25.9. til Tanga.
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Swansea 28.9.

D

s.s. *Dagmar* pass. Gibraltar 17.10.
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Stockholm 12.10. til Aarhus.
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 18.10.
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Boulogne s./M. 14.10.
m.s. *Danmark* paa Vej til Aruba.
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Aden til Singapore 10.10. udg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

18.10.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	472,50	AMSTERDAM.....	257,00
BERLIN.....	188,80	STOCKHOLM.....	115,50
PARIS.....	12,65	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	79,90	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	107,20	PRAG.....	16,40
ROM.....	25,05	WARSZAWA.....	89,10

s.s. *Delaware* ank. Randers 16.10.
m.s. *Duala, Larsen*, ank. Seattle 16.10. udg.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Norfolk 9.10.
s.s. *Edv. Nissen* ank. Glasgow 12.10.
s.s. *Effic Mærsk* afg. Oslo 11.10. til Honningsvaag.
s.s. *Egholm* afg. Antwerpen 10.10. til Algiers.
m.s. *Egyptian Reefer* afg. Pto. Amuelles 14.10.
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Havre 24.9. til Aruba.
s.s. *Elie, Rasmussen*, ank. New Orleans La. 3.10.
s.s. *Elisabeth* afg. Frederikshavn 8.10.
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Bordeaux 7.10.
s.s. *Ellen* ank. Mistley 13.10.
s.s. *Ellensborg* pass. Brunsbüttelkoog 17.10.
s.s. *Else* ank. Thames 16.10.
s.s. *Emanuel* ank. Workington 14.10.
s.s. *Emilie Mærsk* pass. Dover 7.10. østg.
m.t. *Emma Mærsk* ank. Bahrein 7.10.
s.s. *Energi* afg. Silloth 1810 til Horsens.
s.s. *England, Stengade*, ank. Seaham 14.10.
s.s. *Enigheden* lagt op.
s.s. *Erik Boye* pass. Dungeness 14.10. østg.
s.s. *Erindring* lagt op.
s.s. *Erna* afg. Wiborg 13.10.
m.s. *Erria, Mouritzen*, ank. Kbhvn. 19.10. hjg.
s.s. *Ester* ank. Kemi 11.10.
s.s. *Esther Maria, Lisberg*, afg. Archangel 15.10.
s.s. *Estland, Fischer*, afg. Jakobstad 16.10. til South Alloa.
s.s. *Estrid* afg. Rio de Janeiro 29.9. til Hamburg.
m.s. *Europa, Rasmussen*, pass. Flores p. R. t. St. Thomas 11.10. udg.

F

s.s. *Fano, Korff*, afg. Archangel 10.10.
m.s. *Fano* afg. Lieith 18.10.
s.s. *Finland* afg. Køge 12.10.
m.s. *Fionia, Kragelund*, pass. San Bernardino p. R. t. Vancouver 1.10. udg.
s.s. *Flynderborg* pass. Gibraltar 16.10.
s.s. *Frankrig* ank. Burgås 12.10.
s.s. *Fredensborg* ank. Trenton 12.10.
s.s. *Frederiksborg* ank. Manchester 14.10.
s.s. *Freja* ank. Bryssel 5.10.
s.s. *Frida* pass. Cristobal 12.10.
s.s. *Frode* afg. Baltimore 13.10. til Galveston.
s.s. *Fylla* ank. Hangø 11.10.

G

s.s. *Georgia* afg. Kbhvn. 30.9. til Gulfen.
s.s. *Gerda Toft* ank. Huelva 11.10.
s.s. *Gerd* afg. Baltimore 22.9. til Guanta.
s.s. *Gerda* afg. Haifa 10.10.
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Yokohama 23.9. til New York.
s.s. *Gorm* afg. Newcastle-on-Tyne 13.10. til Norfolk, Va.
m.s. *Grete Mærsk* afg. Shanghai 2.10.
s.s. *Grete* afg. Patras 14.10.
s.s. *Grønland, Mortensen*, ank. Grangemouth 14.10.
s.s. *Gudena* afg. Gøteborg 13.10. til Bordeaux.
s.s. *Gudrun* ank. Oslo 3.10.
m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Gravesend 14.10. til Rotterdam.
s.s. *Gunhild* afg. Cork 14.10. til Goole.
s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Dover 13.10. østg.
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Tangku 14.9. til Chefoo.
s.s. *Gyda* pass. Dungeness 13.10. vestg.

H

s.s. *H. H. Petersen* afg. Kbhvn. 18.10. til Danzig.
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aalborg 17.10.
s.s. *Halfdan* ank. Kbhvn. 16.10.
s.s. *Halland, Andersen*, afg. Aarhus 14.10. til Riga.
s.s. *Hanne* pass. Lødingen 28.9. nordg.
s.s. *Hans Broge* pass. Helsingør 7.10. nordg.
s.s. *Hans, From*, afg. Horsens 19.10. til Aarhus.
s.s. *Hans Mærsk* ank. Sydney C.B. 7.10.
s.s. *Harald* ank. Danzig 17.10.
s.s. *Harriet* ank. Oporlo 18.10.
s.s. *Helene* ank. Hull 18.10.
s.s. *Helga* ank. Valparaiso 18.10.
m.s. *Helvig* afg. Helsingør 12.10. til Kalifornien.
m.s. *Henning Mærsk* afg. Corpus Christi 10.10. til Havre.
s.s. *Henry Tegner* afg. Shields 13.10. til Finland.
m.s. *Herdis* afg. Liverpool 7.10. til Las Palmas.

s.s. *Hilde* afg. Halifax 3.10. til Port William.
s.s. *Hindsholm* ank. Manchester 17.10.
s.s. *Holland* afg. Danzig 10.10.

I

s.s. *Inga, Rasmussen*, ank. Archangel 15.10.
s.s. *Ingeborg S.* ank. Lisbon 10.10.
s.s. *Inger* pass. Malta 17.10.
s.s. *Inger Toft* ank. Huelva 17.10.
m.s. *India, Krarup*, afg. Penang til Port Said 13.10. hjg.
s.s. *Irene Maria, Ewers*, pass. Burling 13.10.
m.s. *Irland, Meinertz*, afg. Swansea 15.10. til Three Rivers.
s.s. *Ivan Kondrup, Larsen*, afg. Gdynia 17.10. til Rotterdam.
s.s. *Ivar* afg. New York 4.10. til Oslo.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* afg. Klaipeda 17.10. til Kbhvn.
s.s. *Jakob Mærsk* afg. Bremen 4.10. til Kanada.
m.t. *Jane Mærsk* pass. Beachy Head 13.10. p. R. t. Tampico.
m.s. *Java, Christensen*, afg. Shanghai til Hongkong 19.10. hjg.
s.s. *Jenny* afg. Liverpool 18.10.
s.s. *Jessie Mærsk* afg. Barahona 1.10.
s.s. *Johanne* ank. Dunston 15.10.
s.s. *Johannes Mærsk* ank. Nørresundby 6.10.
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 16.10.
s.s. *Jonna* ank. Rio de Janeiro 16.10.
s.s. *Juliane* lossen i Kbhvn 18.10.
s.s. *Jutta* ank. Bristol 16.10.
m.s. *Jutlandia, Topp*, afg. Port Swettenham til Malacca 10.10. udg.
s.s. *Jytte* afg. Kolding 5.10. til Bremen.
s.s. *Jægersborg* ank. Gdynia 12.10.

K

s.s. *Kai, Friis*, ank. Bureå 14.10.
s.s. *Kalø, Brockmann*, afg. Danzig 13.10.
s.s. *Karen Toft* afg. Rouen 15.10.
s.s. *Karen* afg. Västerås 4.10. til Leningrad.
s.s. *Karla* ank. Haifa 13.10.
s.s. *Katholm* ank. Odense 18.10.
m.t. *Katrine Mærsk* ank. Bilbao 7.10.
s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Kbhvn.s Red 9.10.
s.s. *Kentucky* afg. New Orleans 11.10. til Norfolk, Va.
s.s. *Kirsten* afg. Hamburg 13.10. til Irland.
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Greenspond 4.10. til Ridham Dock.
s.s. *Kjøbenhavn, Sigvardt*, ank. Onega 8.10.
s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
s.s. *Knud* ank. Liverpool 8.10.
s.s. *Knud Villemoes* ank. Tyne 9.10.
s.s. *Knud* pass. Dungeness 10.10.
s.s. *Kongea* ank. Lemvig 24.9.

L

s.s. *Laila* ank. Valparaiso 6.10.
m.s. *Lalandia, Frandsen*, ank. Saigon 18.10. hjg.
s.s. *Lars Kruse* oplagt.
s.s. *Laura* ank. Rio de Janeiro 11.10.
m.s. *Leise Mærsk* afg. Havana 26.9.
s.s. *Lica Mærsk* pass. Hirtshals 12.10. vestg.
s.s. *Lifland, Hartmann*, rep. Aalborg Værft.
s.s. *Lillian* afg. Antwerpen 18.10.
s.s. *Lilleborg* afg. Tyne 11.10.
s.s. *Lily* ank. Borå 9.10.
s.s. *Linda* pass. Dungeness 18.10.
s.s. *London, Hansen*, ank. Methil 15.10.
s.s. *Lotta* afg. Kotka 18.10.
s.s. *Lotte* afg. Shields 6.10. til Hamborg.
m.s. *Louisiana* afg. Buenos Aires 4.10. til Madeira.
m.s. *Lundby* afg. Grenada 16.10. til Trinidad, Demarara og videre.
s.s. *Lynæs* pass. Hammeren 15.10.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Hampton Rds. 8.10.
s.s. *Magnus* ank. Bordeaux 17.10.
s.s. *Maja* pass. Helsingør 17.10.
m.s. *Malaya, Nielsen*, ank. San Francisco 12.10. hjg.
s.s. *Mano, Albertsen*, afg. Panama City 14.10.
m.s. *Marchen Mærsk* ank. Manila 25.9.
s.s. *Margrete* ank. Raumo 10.10.
s.s. *Margrethe* afg. Kbhvn. 15.10. til London.
s.s. *Marianne* ank. Hartlepool 13.10.
m.t. *Marie Mærsk* afg. Las Piedras 30.9.
s.s. *Marie Toft* ank. Nantes 15.10.
s.s. *Margit, Johansen*, ank. Leningrad 12.10.
s.s. *Marit Mærsk* afg. Frederiksstad 7.10.
s.s. *Marna* ank. New York 13.10.
m.s. *Marocco* afg. Antwerpen 13.10. til Casablanca.
s.s. *Martin Carl, Rasmussen*, afg. Hamburg 15.10.
s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Shields 13.10. til Huelva.
s.s. *Marx* afg. Klaipeda 12.10. til Gdynia.
s.s. *Maryland* afg. Madeira 11.10. til Kbhvn.

s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Quebec 11.10. til Port Williams.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Marseille til Port Said 18.10.
 udg.
 s.s. *Mercur* ank. Kbhvn. 13.10.
 s.s. *Mette* ank. Aalborg 24.9.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Singapore 16.9. til Swatow.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Kbhvn. 15.10. til Blyth.
 s.s. *N. J. Ohlsen* lagt op.
 s.s. *Najaden* ank. Cardiff 18.10.
 s.s. *Nancy* pass. Kbhvn. 18.10.
 s.s. *Nerma* pass. Gibraltar 17.10.
 s.s. *Nevada* ank. Santos 17.10.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Baltimore 12.10.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Savannah 13.10.
 s.s. *Niobe* afg. Riposto 14.10.
 s.s. *Niels R. Finsen* forv. ank. Archangel 18.10.
 s.s. *Norco* ank. Kbhvn. 10.10.
 m.s. *Nordbo* ank. Hamburg 6.10.
 s.s. *Nordborg* afg. Maracaibo 15.10.
 s.s. *Nordby* afg. Kbhvn. 9.10. til Danzig.
 m.s. *Norden* afg. Mobile 8.10. til Houston.
 m.s. *Nordfarer* afg. Baltimore 4.10. til Buenos Aires.
 m.s. *Nordhavet* afg. Aberdeen 7.10. til Cardiff.
 m.s. *Nordhval* ank. Portland 30.9.
 m.s. *Nordkap* afg. Rosario 4.10. til Santos.
 s.s. *Nordlys* ank. Hull 13.10.
 m.s. *Nordpol* ank. Cebu 23.9.
 m.s. *Nordvest* ank. Moji 8.9.
 m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, afg. St. John's N.B.
 16.10. til Buenos Aires.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 18.10.
 s.s. *Olaf* ank. Leningrad 13.10.
 s.s. *Olga* afg. Frederikshavn 10.10.
 m.s. *Olga S.* pass. Gibraltar 3.10. til Tel Aviv.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Port Talbot 26.9.
 m.s. *Olympia* forv. ank. Port Alfred 17.10.
 m.s. *Oregon* afg. Rotterdam 29.9. til River Plate.
 s.s. *Orion* pass. Honningsvaag 12.10. p. R. t. Leith.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Onega 15.10.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Bordeaux 11.10.
 s.s. *Ove Toft* ank. Kemi 13.10.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Grangemouth 6.10. til Chatham (Mass.).
 s.s. *P. N. Damm* afg. Hampton Rds. 11.10. til Cuba.
 m.s. *Panama*, Juul-Christensen, afg. Hamburg til Kbhvn.
 18.10. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Amsterdam 11.10.
 s.s. *Paula* ank. Oslo 17.10.
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Colombo til Aden 13.10. hjg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco. Los
 Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Panama 8.10.
 s.s. *Pia* pass. Holtenau 17.10.
 s.s. *Polly* afg. Riga 5.10.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Dundalk 16.10.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Beirut 27.9. til Tripolis.
 s.s. *Randa* pass. Dungeness 17.10.
 s.s. *Riga* ank. Lappvik 17.10.
 s.s. *Rignor* pass. Skagen 16.10.
 s.s. *Rikke* afg. Hampton Rds. 4.10. til Boston.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Oslo 17.9.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 17.10.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 5.10.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 8.10.
 s.s. *Rosenborg* pass. Finisterre 16.10.

S

s.s. *Saga* ank. Stettin 16.10.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. New York 29.9.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Portsmouth N.H. 14.10.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Tyne 16.10.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 16.10.
 s.s. *Sejre*, Teilmann Thomsen, ank. New York 28.9.
 s.s. *Selma* pass. Helsingør 18.10.
 s.s. *Sessa* afg. New York 7.10.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Dunkirk 17.10. hjg.
 s.s. *Sicilien* afg. Kbhvn. 17.10. til Antwerpen.
 s.s. *Signe* afg. Immingham 13.10. til Korsør.

BRUG  **KUN**

Hempels **Skibsfarver**

INDENBORDS **UDENBORDS**

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

s.s. *Sigrid* pass. Skagen 13.10. p. R. t. Zaandam.
 s.s. *Sigrun* ank. Havre 16.10.
 s.s. *Silkeborg* ank. Onega 6.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, pass. Skagen 12.10. p. R. t. W. Hartle-
 pool.
 s.s. *Skagen* ank. Leningrad 17.10.
 s.s. *Skagerak* ank. Jakobstad 12.10.
 s.s. *Skandia* paa Vej til Aruba.
 s.s. *Skjold* ank. Kbhvn. 16.10.
 s.s. *Skodsborg* pass. Fair Isl. 17.10.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 18.10.
 m.s. *Slesvig*, P. Haure-Petersen, søsat Helsingør 20.8.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Cardiff 28.9. til Newfoundland.
 s.s. *Sophie* afg. Galway 6.10.
 s.s. *Stadion II* ank. Drammen 15.10.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. New York 14.10.
 s.s. *Stella* ank. Hull 18.10.
 m.s. *Stensby* ank. Victoria BC, laster for Taku Bar.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Panamakanalen 14.10.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Archangel 14.10.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Helsingør 13.10. sydg.
 s.s. *Svanhild* ank. Göteborg 18.10.
 s.s. *Svanholm* afg. Kbhvn. 15.10. til Antwerpen.
 s.s. *Svava* ank. Kbhvn. 12.10.
 s.s. *Svend Pii* pass. Dungeness 13.10. vestg.
 s.s. *Søborg* pass. Finisterre 15.10.

T

s.s. *Taarholm* afg. Kbhvn. 17.10. til Manchester.
 m.s. *Tacoma* afg. Sydney 12.10.
 s.s. *Tanja* ank. Rochester 15.10.
 m.s. *Tasmania* afg. Yokohama 5.10.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Kbhvn. 19.10. til Nykøbing Falster.
 s.s. *Tekla* ank. Rotterdam 2.10.
 s.s. *Tennessee* afg. Rio 6.10. til Madeira.
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 13.10.
 s.s. *Tomsk* afg. Middelfart 15.10. til Antwerpen.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Sæby 19.10. til Menstad.
 s.s. *Tove* afg. Göteborg 12.10. til Leningrad.
 s.s. *Tovell*, Bang, ank. Prinzapolka 9.10.
 s.s. *Transporter* ank. Blyth 7.10.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Danzig 17.10. til Wiborg.
 s.s. *Trondhjem* afg. Arendal 16.10. nordover.
 s.s. *Tula* ank. Liverpool 14.10.
 m.s. *Tunis* ank. Livorno 18.10.
 m.s. *Tureby* afg. New York 17.10. til Rio, Santos, Buenos
 Aires og Rosario.

U

s.s. *Uffe* afg. Kbhvn. 15.10. til Leningrad.
 s.s. *Ulla* ank. Aalborg 17.10.
 s.s. *Ulrik Holm* lossen i Kbhvn. 18.10.
 s.s. *Uranienborg* ank. New York 16.10.

V

s.s. *Valborg* ank. Methil 11.10.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Struer 16.10. til Tyne.
 s.s. *Venus* ank. Deepwater 8.10.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Oslo 17.9.
 s.s. *Viborg* ank. Leningrad 12.10.
 s.s. *Viola* afg. Antwerpen 12.10. til Amerika.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 15.10. til River Plate.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los
 Angeles & Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia* pass. Skagen 16.10.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Shields 6.10.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Wear 15.10. til Kbhvn.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 18.10. til Aalborg og Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Leningrad 11.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

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

Aalborg

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491BPTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone:
Vinkeco 24830 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

GIESCHE

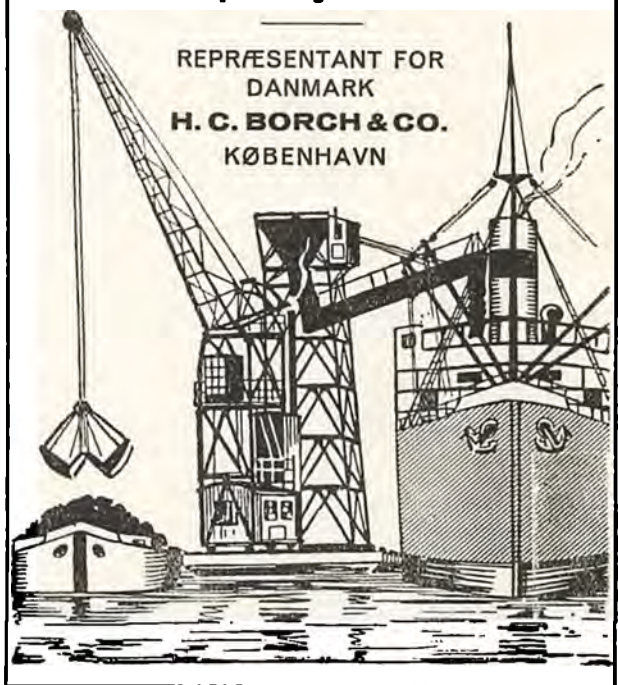
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkulfra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR
DANMARKH. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staaikibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13779.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 19. Oktober 1938.

Nr. 42.

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

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

I. Østersøen.

2978. (P). Sverige S.-Kyst. Ystad. Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 41/2797 Stockholm 1938.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 16/1178 1938 meddeles, at den deri omtalte Forandring af *Ystad inre* og *Ystad yltre* Fyr vil finde Sted i Løbet af November d. A. c. 55° 25',₇ N. 13° 49',₆ E.
(E. f. S. Nr. 16/1178 1938.)

2979. Sverige. Ölandsrev Fyrskib genudlagt.

(U. f. s. Nr. 41/2796. Stockholm 1938.)

Fyrskibet *Ölandsrev* paa c. 56° 07' N. 16° 34' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 35/2525 1938.)

2980. Sverige. Oxelösund Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 41/2795. Stockholm 1938.)

Oxelösund Fyr paa c. 58° 39',₈ N. 17° 07',₀ E. er forandret fra at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 5^s. til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 1,₅^s, Lys $\frac{3}{4}$ ^s, Mørke $\frac{3}{4}$ ^s. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Iøvrigt er Fyret uforandret.
(E. f. S. Nr. 16/1180 1938.)

2981. Finland. Bottnisko Bugt. Kemi Lys- og Klokketønde genudlagt.

(Telegram fra Lodskaaptjnen i Oulu.)

Lys- og Klokketønden *Kemi* paa c. 65° 28' N. 24° 20' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 40/2856 1938.)

2982. Finland. Bottnisko Bugt. Indløbet til Vasa. Fågelskär Fyr. Lysvinkler forandret.

(U. f. s. Nr. 28/764. Helsingfors 1938.)

Lysvinklerne i *Fågelskär* Fyr paa c. 63° 09' N. 21° 20' E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra c. 17° til c. 40°.
 2. Hvidt i — - c. 40° - c. 62°.
 3. Rødt i Pejll. fra c. 62° til c. 73°.
- Iøvrigt uforandret.

2983. Finland. Skärgårdshavet. Utö. Sömärke flyttet.

(U. f. S. Nr. 28/768. Helsingfors 1938.)

Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 48' 00''$ N. $21^{\circ} 21' 53''$ E. er flyttet til $59^{\circ} 48' 05''$ N. $21^{\circ} 21' 29''$ E.

2984. (T). Finland. Finske Bugt. Suursaari. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(U. f. S. Nr. 28/763. Helsingfors 1938.)

I Tiden fra c. 25—31. Oktober d. A. vil Taagesignalet ved *Hoglands norra nedre (Pohjoisrivi)* Fyr paa $60^{\circ} 06' 19''$ N. $26^{\circ} 57' 26''$ E. være ude af Virksomhed.

2985. Letland. Riga Bugt. Skulte Fiskerihavn. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 4/14. Riga 1938.)

Paa Hovedet af S.-Molen er paa c. $57^{\circ} 19',_0$ N. $24^{\circ} 24',_0$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$. Flammens Højde: $7,3$ m. Fyrpæl. (Kort Nr. 268.)

2986. Letland. Ventspils Havn. Fyrbaaker ombygget.

(N. t. M. Nr. 4/12 og 4/13. Riga 1938.)

1. Fyrbaaken paa N.-lige Molehoved paa c. $57^{\circ} 24',_5$ N. $21^{\circ} 31',_0$ E. er erstattet med et hvidt, $13,75$ m højt, rundt Betontaarn. — Fyrkarakteren er uforandret.

2. Fyrbaaken paa S.-lige Molehoved paa c. $57^{\circ} 24',_4$ N. $21^{\circ} 30',_9$ E. er erstattet med et hvidt, $13,75$ m højt, rundt Betontaarn. — Fyrkarakteren og Taagesignalet med Nautofon er uforandret.

(E. f. S. Nr. 27/2010 1938.)

2987. (T). Tyskland. Østersøen. Fehmarnbelt og Adlørgrund Fyrskibe. Lystønder udlægges midlertidig.

(N. f. S. Nr. 41/4411. Berlin 1938.)

I Tiden fra 27. Oktober til 12. November d. A. udlægges paa hvert af følgende Steder:

a. $54^{\circ} 37',_7$ N. $11^{\circ} 12',_3$ E.,b. 500 m ESE. for Fyrskibet *Fehmarnbelt* og

c. 500 m S. for Fyrskibet *Adlørgrund* en rød og hvid, vandret stribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, og som er mærket *H. P.* Tønderne tjener videnskabeligt Formaal og har ingen Betydning for Skibsfarten. Man anmodes om ikke at fiske eller ankre i Tøndernes Nærhed, men passere dem paa lang Afstand.

2988. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Tønder udlagt.

(N. f. S. Nr. 41/4421. Berlin 1938.)

Følgende Tønder er udlagt:

a. En graa Spidstønde mærket „*Meile 1*“ og med 1 opadvendt Kost i 23 m Vand paa $54^{\circ} 02' 07''$ N. $11^{\circ} 01' 42''$ E.

b. En graa Spidstønde mærket „*Meile 3*“ og med 3 opadvendte Koste i 23 m Vand paa $54^{\circ} 02' 31''$ N. $11^{\circ} 05' 02''$ E.

(Kort Nr. 292 og 279.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Sya for Fyn og Lille-Bælt.**2989. (T). Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib midlertidig ombyttet.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 41/2971 1938 meddeles, at *Lappegrund* Fyrskib paa c. $56^{\circ} 04' N.$ $12^{\circ} 38' E.$ midlertidig er ombyttet med det deri omtalte Reservefyrskib. Fyrkarakter og Taagesignal uforandret.

(E. f. S. Nr. 41/2971 1938.)

2990. (T). Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Flakfort. Skydeøvelser. Advarsel. Fra nedenstaaende Søforter vil der i de vedføjede Tidsrum blive afholdt Skydeøvelser med Kanon:

Fort	Tidsrum (Begge Dage inklusive)	Dag — Nat	Hoved- skudretning	Største Skudafstand	Sikkerheds- højde
Middelgrunds Fort.	14. Nov.—3. Dec.	Dag og Nat	NE.	5 Sm	800 m
Flakfort	14. Nov.—3. Dec.	Dag og Nat	NW.	3 Sm	250 m

Naar Skydning finder Sted, vises fra det skydende Fort:

Om Dagen: International Talstander „7“.

Om Natten: 3 røde Lanterner hejst over og under hinanden.

Endvidere vil der, naar Skydning finder Sted, blive vist følgende Signaler under den ene Raanok paa Signalmasterne paa *Middelgrunds Fort* og *Dragør Fort*:

2 Cylindre betyder Skydning fra *Middelgrunds Fort*.

Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle betyder Skydning fra *Flakfort*.

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

Signalerne vil blive hejst $\frac{1}{2}$ Time før Skydningens Begyndelse. Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raaens anden Nok.

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

Luftfartøjer advares imod i de omhandlede Tidsrum i Nærheden af de anførte Skudretninger at komme under de vedføjede Sikkerhedshøjder.

2991. Danmark. Sundet. Provstens Havn Uddybning. Tønder inddraget.

1. Den N.-lige Grænse for 9,1 m Indsejlingsløbet til *Provstens Havn* er blevet afgravet saaledes, at den nu er parallel med Linien Ledefyrene overet.

2. De 2 grønne Tønder i Bunden af *Provstens Havn* er permanent inddraget. c. $55^{\circ} 40',8$ N. $12^{\circ} 38',3$ E.

(Kort Nr. 303, 285 249 og 210. Havnelods, Side 128, Tillæg Nr. 1, Side 22.)

2992. Sverige. Sundet. Barsebäck Fiskerihavn. Indsejlingsbaaker nedlagt.

(U. f. s. Nr. 41/2810. Stockholm 1938.)

De to Stangbaaker, hvis Overetlinie tidligere angav Indløbet til Havnen, er nedlagt, efter at S.-Molens Ombygning er fuldført.

c. $55^{\circ} 45',4$ N. $12^{\circ} 54',3$ E.

(E. f. S. Nr. 33/2402 1938. Kort Nr. 249 og 210.)

2993. (P). Sverige. Sundet. Barsebäck Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 41/2811. Stockholm 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/1206 1938 meddeles, at den deri omtalte Forandring af *Barsebäck Fyr* vil finde Sted i Løbet af November d. A.

c. $55^{\circ} 45',1$ N. $12^{\circ} 54',2$ E.

(E. f. S. Nr. 16/1206 1938.)

2994. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Nyord. Havnefyr forandret.

Det hvide, faste Fyr paa den W.-lige Mole paa $55^{\circ} 02' (20'')$ N. $12^{\circ} 11' (52'')$ E. er forandret til at vise rødt, fast Lys. Fyret tændes kun, naar Baad ventes om Natten.

(Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 528. Havnelods, Side 155. Fyr-Fort., Nr. 659.)

2995. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg S. Sømærker atter i Orden.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 41/2972 1938 meddeles, at de deri nævnte Sømærker atter er paa Plads og i Orden.

Knoldsand: c. $55^{\circ} 03',8$ N. $10^{\circ} 13',8$ E.

(E. f. S. Nr. 41/2972 1938.)

2996. **Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Graasten. Oplysning om Lods.**
 Fra 1. November d. A. er ansat en Hjælpe-lods i *Graasten*.
 c. $54^{\circ} 55'_{12}$ N. $9^{\circ} 36'_{11}$ E.
 (Kort Nr. 321, 319, 241 og 298. Danske Lods, Side 386. Havnelods, Side 73.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2997. **(T). Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib midlertidig ombyttet.**
 Fyrskibet *Anholt Knob* paa c. $56^{\circ} 46'$ N. $11^{\circ} 52'$ E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa Siderne er paamalet „*Reserve*“.
 Reservefyrskibet har samme Udseende som det oprindelige Fyrskib, ligesom Fyr, Taagesignal og Radiofyr er uforandret.
 (E. f. S. Nr. 38/2733 1938.)
2998. **Danmark. Limfjorden. Holstebro—Struer Havn. Midlertidig Fyrbelysning upaalidelig.**
 Under Henvi-sning til E. f. S. Nr. 30/2225 1938 meddeles, at den klare Lanterne, som om Natten afmærker det W.-lige Hjørne af Pæleramningen E. for Indsejlingsrenden, er upaalidelig i stormende Vejr.
 c. $56^{\circ} 29'_{5}$ N. $8^{\circ} 36'_{0}$ E.
 (E. f. S. Nr. 30/2225 1938.)
2999. **(P). Danmark. Limfjorden. Løbet til Krik. Afmærkning forandres.**
 I Løbet af den nærmeste Tid vil Afmærkningen i den S.-lige Del af Løbet til *Krik* blive forandret, idet de 5 S.-ligste hvide Stager med Halmvisk, der nu er faststaaende i Havbunden, vil blive ombyttet med flydende Sømærker af samme Art, dog at Antallet af Stager indskrænkes til 4, idet den S.-ligste Stage inddrages permanent. Samtidig med Ombytningen vil Sømærkernes Pladser blive forandret, hvorom nærmere Meddelelse vil fremkomme senere.
 c. $56^{\circ} 45'$ N. $8^{\circ} 17\frac{1}{2}'$ E.
 (Kort Nr. 259. Søm.-Fort. Side 61, Nr. 13.)
3000. **(T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.**
 I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: $6,0$ m, i *Svaneholm* Fyrlinie: $5,0$ m, i *Sælhundeholm* Løb: $4,3$ m, i *Gaaseholm* Løb: $1,0$ m, i *Svaneholm* Løb: $0,5$ m og i *Kobberø* Løb: $2,5$ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* $6,0$ m over *Havrevlen* og $5,0$ m i *Svaneholm* Fyrlinie, og $4,3$ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.
 Der findes mere Vand udenfor Fyrlinierne.
 Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:
 a. $56^{\circ} 43'$ ($16''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($08''$) E. — $3,8$ m.
 b. $56^{\circ} 43'$ ($08''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($23''$) E. — $2,8$ m.
 c. $56^{\circ} 42'$ ($27''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($42''$) E. — $2,5$ m.
 (E. f. S. Nr. 37/2667 1938.)
3001. **Danmark. Skagerrak. Skagens Rev Fyrskib genudlagt.**
 Fyrskibet *Skagens Rev* paa c. $57^{\circ} 46'$ N. $10^{\circ} 44'$ E. er atter udlagt paa Station.
 (E. f. S. Nr. 21/1610 1938.)
3002. **(P). Sverige. Skagerrak. Gravarne Fyr forandres.**
 (U. f. s. Nr. 41/2812. Stockholm 1938.)
 Under Henvi-sning til E. f. S. Nr. 16/1213 1938 meddeles, at den deri omtalte Forandring af *Gravarne södra* og *Gravarne norra* Fyr vil finde Sted i den sidste Halvdel af Oktober d. A.
 (E. f. S. Nr. 16/1213 1938.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3003. Grønland. W.-Kyst. Disko S. Oplysning om Dybde.**
En Dybde paa c. 6 m er fundet paa c. 69° 05' N. 54° 14' W.
(Kort Nr. 328, 146 og 147.)
- 3004. Rusland. Hvide Hav. Shoiva Floden Indløb. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2150. London 1938.)
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s, er udlagt paa c. 67° 53' N. 44° 02' E., 2,1 Sm 288° fra det hvide Blinkfyr ved Indløbet til *Shoiva* Floden.
- 3005. Rusland. Murmanskoe Sea. Cape Teriberski. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2149. London 1938.)
Cape Teriberski Fyr paa c. 69° 15' N. 35° 10' E. er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s. Synsvidde: 16 Sm.
- 3006. Rusland. Kandalakski Bugt. Anismov Island SE. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2151. London 1938.)
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, er udlagt paa c. 67° 04' N. 32° 39' E., 0,8 Sm 79° fra Baaken paa den lille Ø tæt SE. for *Anismov Island*. Spirtønden tæt E. for ovennævnte Plads er permanent inddraget.
- 3007. Norge. Vardøy. Vardø Fyrs Lysevne forøget.**
(B. f. F. Nr. 24. Oslo 1938.)
Lysevnen i *Vardø* Fyr paa c. 70° 23',4 N. 31° 10',1 E. er blevet betydelig forøget.
- 3008. Norge. Skjørnfjorden. Steilesteinene Fyr forandret.**
(B. f. F. Nr. 24. Oslo 1938.)
Lysvinklerne i *Steilesteinene* Fyr paa c. 63° 43',5 N. 10° 00',2 E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1.—4. Som før. | 6. Hvidt i Pej. fra 269° til 279°. |
| 5. Rødt i Pej. fra 254° til 269°. | 7. Grønt i — - 279° - 10°. |
- 3009. Norge. Sunnmøre. Flørauden Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 23. Oslo 1938.)
N. for *Flø* er paa den E.-lige Holm paa 62° 25' 35" N. 5° 50' 30" E. tændt et nyt Fyr, *Flørauden*, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink c. hver 10^s, Blink 2^s, Mørke 8^s. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 11,3 Sm for hvidt, 8,0 Sm for rødt og 6,5 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|---------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 5° til 17°. | 11. Rødt i Pej. fra 159° til 169°. |
| 2. Hvidt i — - 17° - 20°. | 12. Hvidt i — - 169° - 174°. |
| 3. Rødt i — - 20° - 50°. | 13. Grønt i — - 174° - 192°. |
| 4. Hvidt i — - 50° - 51½°. | 14. Hvidt i — - 192° - 198°. |
| 5. Grønt i — - 51½° til 59°. | 15. Rødt i — - 198° - 211°. |
| 6. Hvidt i — - 59° til 67°. | 16. Hvidt i — - 211° - 219°. |
| 7. Rødt i — - 67° - 111°. | 17. Grønt i — - 219° - 235°. |
| 8. Hvidt i — - 111° - 119°. | 18. Hvidt i — - 235° - 270°. |
| 9. Grønt i — - 119° - 139°. | 19. Rødt i — - 270° - 5°. |
| 10. Hvidt i — - 139° - 159°. | |
- Obs. *Giske Rev* ligger i Lysvinkel 16.
Brændetid: 23. Juli—14. Maj.
- 3010. Tyskland. Nordsøen. Vinterafmærkning.**
(N. f. S. Nr. 41/4419. Berlin 1938.)
Omskiftningen af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.

3011. Holland. Zeegat van Goeree. Lodstjeneste.

(B. a. Z. Nr. 233/2931. 's-Gravenhage 1938.)

Skibe bestemt til *Zeegat van Goeree* kan ikke mere faa Lods fra Lodsdamperen, som krydser mellem Lys- og Fløjtetønderne *Middelbank* og *Noord-Steenbank*.

Skibe kommende fra *Schelde* Munding og bestemt til *Zeegat van Goeree* kan rettidig anmode om Lods for dette *Zeegat* hos Lodskontoret i *Rotterdam* og samtidig opgive Dag, Sted og Klokkeslæt, hvor Lods ønskes.

3012. (T). Holland. Wester Schelde. Middelgat. Vrag.

(B. a. Z. Nr. 233/2941. 's-Gravenhage 1938.)

Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 8,3 m ligger sunket paa 51° 23' 28" N. 3° 55' 04" E. mellem Spidstønde Nr. 16 og rød Spirtønde Nr. 17.

3013. (T). Skotland. Firth of Forth. Oplysning om Undervandshindringer. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 2182. London 1938.)

E. f. S. Nr. 36/2621 og 41/2941 1938 annulleres og erstattes med:

a. En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, er udlagt 0,8 Sm 291° fra *Oxcars Fyr*.

b. En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6^s, er udlagt 0,45 Sm 283½° fra *Oxcars Fyr*.

c. En sort Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s, er udlagt 1,4 Sm 258° fra *Oxcars Fyr*.

Al Sejlads ind eller ud af *Firth of Forth* skal foregaa mellem Lystønderne (a) og (b) og N. om (c).

Det tilraades paa det instændigste at tage Lods.

Oxcars Fyr: c. 56° 01' N. 3° 17' W.

(Se Tillæg.)

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

3014. Frankrig. Grandcamp. Jetée Est Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 40/2537. Paris 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 34/2492 1938 meddeles, at Forandringen af *Jetée Est Fyr* paa c. 49° 23',5 N. 1° 03',0 W. nu har fundet Sted.

(E. f. S. Nr. 34/2492 1938.)

3015. (P). Frankrig. Barfleur Anduvning. Basse du Rénier. Afmærkning forandres.

(A. a. N. Nr. 40/2538. Paris 1938.)

I Løbet af den nærmeste Tid sker følgende Forandringer i Afmærkningen ved *Basse du Rénier*:

1. En sort Lys- og Fløjtetønde med Cylinder, *Bouée Basse du Rénier*, som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 4,5^s, Mærke 1,5^s, udlægges paa c. 49° 44',9 N. 1° 22',b W.

2. Tønden c. 0,7 Sm SE. for (1) inddrages permanent.

3016. (T). Frankrig. Cherbourg Rød. Trafikbestemmelser.

(N. t. M. Nr. 2155. London 1938.)

1. *Passe de l'Est* er lukket for Sejlads.

2. For Skibe, der ønsker at sejle ind i *Passe de l'Ouest*, hersker Lodstvang.

c. 49° 40' N. 1° 36' W.

3017. England S.-Kyst. Spithead Anduvning. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 2148. London 1938.)

1. En sort Lystønde „*Dean Elbow*“, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 15^s, er udlagt paa 50° 43' (30") N. 1° 01' (25") W., 2,64 Sm 60° fra *St. Helen's Fort Fyr*.

2. Spidstønden „*Dean Elbow*“ c. 0,22 Sm NE. for (1) er permanent inddraget.

3. En sort Lystønde „*Dean Tail*“, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, er udlagt 3,98 Sm 79½° fra *St. Helen's Fort Fyr*.
 4. Sort Spidstønde „*Dean Tail*“ c. 0,46 Sm N. for (3) er permanent inddraget.
 5. En sort- og hvidtærnet Lystønde „*St. Helen's*“, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, er udlagt 2,505 Sm 73° fra *St. Helen's Fort Fyr*.

3018. England S.-Kyst. Start Point E. Tønder inddraget.

- (N. t. M. Nr. 2128. London 1938.)
 Tønderne, der var udlagt paa c. 50° 18' N. 3° 02' W. i Forbindelse med Bjergningsforetagender, er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 3/176 1938.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3019. Færøerne. Nolsø. Borin Vinkelfyr. Taagesignal atter i Orden.

- Taagesignalet med Sirene ved *Borin Vinkelfyr* paa c. 61° 57' N. 6° 38' W. er atter i Orden.
 (E. f. S. Nr. 32/2392 1938.)

3020. Frankrig. Goulet de Brest. Le Petit Minou Fyr forstærket. Taagesignal oprettet.

- (A. a. N. Nr. 40/2534 Paris 1938.)
 1. Lysevnen i *Le Petit Minou Fyr* paa c. 48° 20',2 N. 4° 36',9 W. er forøget til 19 Sm for hvidt Lys og 16 Sm for rødt Lys.
 2. Ved det i (1) nævnte Fyr er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 1^m, Stødets Varighed 2^s.

3021. (T). Frankrig. Brest. Lodstvang.

- (N. t. M. Nr. 2157. London 1938.)
 I Anledning af igangværende Havnearbejder i *Goulet de Brest* og Indløbet til *Rade Abri* hersker der Lodstvang i disse Farvande.
Goulet de Brest: c. 48° 20' N. 4° 36' W.

3022. (P). Frankrig. Raz de Sein. Le Chat Fyr. Taagesignal oprettes.

- (A. a. N. Nr. 40/2532. Paris 1938.)
 I Løbet af den nærmeste Tid oprettes ved Fyret *Le Chat* paa c. 48° 01',5 N. 4° 48',9 W. et Taagesignal med Kanon, Et-Knald hver 30^s.

3023. Frankrig. La Turballe. Baake genopført.

- (A. a. N. Nr. 40/2539. Paris 1938.)
 Baaken *La Gamelle* paa c. 47° 20',8 N. 2° 30',8 W. er genopført.
 (E. f. S. Nr. 6/383 1938.)

3024. Afrika W.-Kyst. Guldkysten. Accra Red. Kabeltønde flyttet.

- (N. t. M. Nr. 2105. London 1938.)
 Kabeltønden er flyttet c. 0,12 Sm i Retningen 225° og ligger nu paa c. 5° 31' N. 0° 12' W., 1,095 Sm 121° fra *Accra* hvide Gruppe-Blinkfyr.

3025. Bermudas Øerne. Hamilton Harbour Anduvning. Oplysning om Fyrbelysning.

- (N. t. M. Nr. 2143. London 1938.)
 1. Paa den tidligere Baakes Plads paa 32° 17' (15") N. 64° 48' (55") W., c. 0,3 Sm 223° fra *Two Rocks Passage* røde, faste Fyr, er opført et sort, rundt Stentaarn paa hvidt Fundament, hvorfra vises et Fyr, hvis Karakter er hvidt Et-Blink hver 4^s. Flammens Højde: 4,6 m. Synsvidde: 4 Sm. Fyret er ubevogtet.
 2. Det hvide, faste Fyr paa *Long Island*, c. 0,075 Sm 183° fra (1) er nedlagt.

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

- 3026. Brasilien. Bahia da Ilha Grande. Bahia da Ribeira. Afmærkning forandret.**
 (A. a. N. Nr. XVII/89. Rio de Janeiro 1938.)
 a. Paa den E.-lige Del af *Lage do Sitio* er paa c. 22° 59' S. 44° 23' W. opført en trekantet, sortmalet, 3 m høj Baake.
 b. Ved SSE.-Enden af *Lage do Fundo* er paa c. 23° 01' S. 44° 25' W. udlagt en sort Tønde.
 (E. f. S. Nr. 41/3255 1937.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 3027. Malta. Undervandshindringer fjernet.**
 (N. t. M. Nr. 2185. London 1938.)
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 33/2453 1938 meddeles, at de deri nævnte Undervandshindringer er fjernet.
Dellimara Point Fyr: c. 36° 49' N. 14° 34' E.
 (E. f. S. Nr. 33/2453 1938.)
- 3028. Jugoslavien. Hvar Island. Sucuraj Havn. Fyr forandret.**
 (O. z. P. Nr. 10/338. Split 1938.)
 Det hvide, faste Fyr paa Hovedet af Bølgebryderen paa c. 43° 07' N. 17° 12' E. er forandret til at vise rødt, fast Lys.
- 3029. Jugoslavien. Calamotta Channel. Sipan Island. Fyr tændt.**
 (O. z. P. Nr. 10/335. Split 1938.)
 Paa *Tiha Point* er paa c. 42° 45',₃ N. 17° 51',₃ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12 Sm. Et lille, hvidt Jernhus med Søjle.
- 3030. Jugoslavien. Daksa Island. Fyr forandret.**
 (O. z. P. Nr. 10/334. Split 1938.)
 Det røde, faste Fyr paa NW-Enden af den lille Ø *Daksa* paa c. 42° 40' N. 18° 05' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6^s. Synsvidde: 10 Sm.
- 3031. Jugoslavien. Dubrovačka Inlet (Ombla Bugt). Mokošika. Fyr tændt.**
 (O. z. P. Nr. 10/333. Split 1938.)
 I Nærheden af *Point Mokošika* er paa c. 42° 40' N. 18° 05' E., 369 m 162° fra Landsbykirken, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 5,4 m. Synsvidde: 8 Sm. Hvidt Betontaarn med Jernsøjle.
- 3032. Grækenland. Ithaca Island. Cap Aghios Ioannis. Oplysning om Fyr.**
 (A. a. N. Nr. 49(23). Athen 1938.)
 Paa *Cap Aghios Ioannis* er c. 60 m fra Kysten paa c. 38° 19',₀ N. 20° 46',₇ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,2^s, Blink 0,3^s, Mørke 10,2^s. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvid Jernsøjle paa Betonfundament. Fyret er ubevogtet.
 (E. f. S. Nr. 38/2764 1938.)
- 3033. Rhodos. Scarpanto Strait. Cape Prasonisi. Oplysning om Fyr.**
 (N. t. M. Nr. 2079. London 1938.)
Cape Prasonisi Fyr paa c. 35° 52' N. 27° 47' E. viser afvekslende hvidt og rødt Et-Blink hver 1^m.

3034. (T). Ægypten. Alexandria. Undervandshindring udlagt.

(N. t. M. 17. Alexandria 1938.)

En Undervandshindring er i en Længde af 0,12 Sm udlagt i Retningen 122° fra det røde Blinkfyr paa S.-Enden af den ydre Bølgebryder. Undervandshindringen er ikke afmærket, og det tilraades Skibe under Ind- eller Udsejling ikke at komme ovennævnte Fyr nærmere end 280 m.

Det røde Blinkfyr paa S.-Enden af Ydre Bølgebryder: c. 31° 10' N. 29° 51' E.

3035. Ægypten. Mersa Matruh. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 16. Alexandria 1938.)

Sømærkerne paa Styrbords Side af Løbet (Farvandets W.- og S.-Side) bestaar af sorte Spidstønder og Sømærkerne paa Bagbords Side af røde Stumpstønder.

c. 31° 22' N. 27° 14' E.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**3036. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja Red. Baake opført.**

(B. a. Z. Nr. 231/2918. 's-Gravenhage 1938.)

En sort Keglebaake er opført paa 7° 11' 43" S. 112° 46' 33" E.

3037. Australien N.-Kyst. Prince of Wales Channel. Grund findes ikke.

(N. t. M. Nr. 2090. London 1938.)

Ved en fornylig foretagen Undersøgelse er *Channel Shoal* paa 10° 33' (30") S. 142° 08' (00") E. forgæves eftersøgt ligesom 8,2 m Dybden 1,2 Sm 289° og 10,1 m Dybden 1,1 Sm 298° fra *Goode Island Fyr*.

3038. Carolinerne. Palau Islands. Nakano Sho. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 2106. London 1938.)

Spidstønden paa *Koror Red* paa c. 7° 15' N. 134° 29' E., ved *Nakono Sho*, er ombyttet med en rød og sort, vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s.

3039. Hawaii eller Sandwich Islands. Honolulu Harbour. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2118. London 1938.)

Nedennævnte nye Fyr er tændt i *Honolulu Harbour*:

a. Et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 4^s, 766 m 288° fra *Honolulu Havnefyr*, der er beliggende paa 21° 18' (40") N. 157° 52' (10") W. Flammens Højde: 3,4 m. Hvidt Fyrhus.

b. Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s, 1472 m 296° fra det i (a) nævnte Fyr. Flammens Højde: 3,1 m. Hvidt Fyrhus.

Begge Fyrene er ubevogtet.

XI. Bekendtgørelser m. m.**3040. Danmark. Bekendtgørelse om Forbud mod Sejlads og Ophold i Vandomraadet ved Søværnets Luftmarinestation ved København.**

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 30. September 1938 udfærdiget følgende Bekendtgørelse:

1.

Al Sejlads samt Ophold af Fartøjer og Personer, Udlægning af Bøjer og Fiske-redskaber samt Nedramning af Bundgarnspæle er forbudt i det Vandomraade, der begrænses af:

Mod Nord: Breddeparallelens gennem *Revshaleøens* NE.-lige Kant.

Mod Øst: Linien *Lynetteløbs* hvide Stumpstønde til *Provestens Fyr*,

Mod Syd: Linien gennem *Kloaktaarnene* ud for *Kløvermarksvej* samt Linien fra E.-lige *Kloaktaarn* til *Provestens Fyr*.

Mod Vest: Kystlinien.

I Skæringspunktet mellem N.- og E.-Grænsen er der udlagt en hvid, blaastrøbet Spidstønde.

§ 2.

Nord om *Provstensmolen* inden for en Afstand af 50 m fra denne har dog *Københavns Havnevæsens Fartøjer* samt *Fartøjer*, over hvilke *Havnevæsenet* har Raadighed, Ret til at passere.

Mellem det afspærrede *Vandomraades N.-Grænse* og *Københavns Havnevæsens Omraade* paa N.-Siden af *A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Opfyldningsareal* paa E.-Siden af *Revshaleoen* tillades, inden for den ved en *Bøjerække* angivne E.-Grænse, *Badning*, *Passage af Havnevæsenets Fartøjer* samt *Ind- og Udslæbning af Lystfartøjer*.

Endvidere tillades *Badning* fra *Burmeister & Wains Badebro* paa E.-Siden af det omtalte *Opfyldningsareal*, inden for den foran omtalte *Bøjerække*.

Endelig tillades det *Kaproningsbaade* fra *Burmeister & Wains Klubhus* paa det ovennævnte *Areal* ved *Dag* at passere langs *Land* mellem *Klubhuset* og det afspærrede *Omraades N.-Grænse*.

3.

Denne *Bekendtgørelse* træder i *Kraft* den 1. *December 1938*.

Tillæg.

I. Østersøen.

3041. (T). Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Hammerhavnen. Indløb tilsandet. Indløbet til *Hammerhavnen* er tilsandet saaledes, at *Dybden* der nu er 3,9 m. c. 55° 16',7 N. 14° 45',7 E.
(Havnelods, Side 82.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3042. Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Sømærke atter i Orden. Den røde *Spidstønde* med 1 opadvendt *Kost*, *Schultz's Grund*, paa 56° 09' 31" N. 11° 11' 29" E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 40 2910 1938.)
3043. Danmark. Kattegat. Elsegaard—Hjælm Telefonkabel flyttet. Oplysning om *Telefonbaaker*.
Telefonkablet Elsegaard—Hjælm er flyttet S. over, og *Retningen af Kablet* er nu 115¹/₂°—295¹/₂°.
Telefonbaakernes Pladser er nu, som følger:
Elsegaard: *Bagbaake* 56° 09' 16" N. 10° 43' 37" E.
 Forbaake 35 m 115¹/₂° fra *Bagbaaken*.
Hjælm: *Forbaake* 56° 07' 57" N. 10° 48' 12" E. (ikke flyttet).
 Bagbaake 37 m 115¹/₂° fra *Forbaaken*.
(E. f. S. Nr. 35/1945 1938. Kort Nr. 252, 227, 247, 211, 278 og 280. Dansko Lods, Side 165.)
3044. Norge. Skagerrak. Jomfruland Fyr atter tændt.
(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1938.)
Jomfruland Fyr paa c. 58° 51',8 N. 9° 36',3 E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 37/2671 1938.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3045. (T). Norge. Lista. Færøylu Fløjtetønde midlertidig ombyttet.
(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1938.)
Færøylu Fløjtetønde paa c. 58° 02',5 N. 6° 50',0 E. er midlertidig ombyttet med en *Stage*.

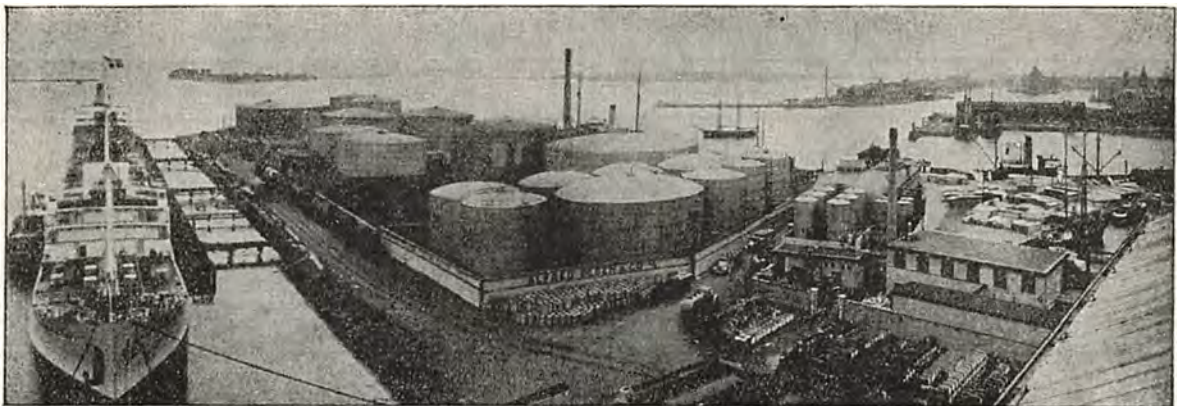
DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



VERITAS OIL

BRÆNDELS- OG SMØREOLIER
BENZIN OG PETROLEUM



Bunkerstationer:

København
Esbjerg
Aarhus

Sønderborg
Aalborg
Gøteborg

Stockholm
Helsingfors
Antwerpen

Bunkring Dag og Nat

VERITAS DIESEL MOTOR OIL

Leveret til Verdens første, største
og hurtigste Dieselmotorskibe

Smøreoliedepoter i alle Verdens
vigtigste Havne



Fremstilling af alle Dieselmotor-
olier, Marineolier, Turbineolier,
Flyvemaskineolier, Automobilolier,
Specialsmøreolier og
Konsistensfedt

ALFRED OLSEN & CO. A/S

GØTEBORG

KØBENHAVN

STOCKHOLM

HELSINGFORS

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.

(AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)

AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFPE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

Rasmus Christensen

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

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

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

Aarhus

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

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 43

TORS DAG 27. OKTOBER 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

ARBEJDS TIDEN TIL SØS

Den 11. Oktober 1938 har Norges Rederforbund sendt Stortingets udvidede Socialkomité en Henvendelse angaaende den nye Lov om Arbejdstiden paa norske Skibe, og heraf kan det have Interesse at nævne følgende Bemærkninger:

I April 1937 oversendte Handelsdepartementet os det i Søfartskontoret udarbejdede Forslag. Den nu foreliggende Regeringsproposition gaar imidlertid meget længere med Hensyn til Ændringer i gældende Bestemmelser end Søfartskontorets Forslag.

Det første Hovedspørgsmaal, som melder sig, er en Regulering af den nugældende Arbejdstid, fordi den skulde være urimelig lang sammenlignet med Industriarbejdernes. Det er imidlertid urigtigt.

Sammenligningen mellem Sømand og Industriarbejder er og bliver gal. Det blev understreget meget nøje paa Washington Konferencen i 1919, hvor Konventionen om 8 Timers Dagen for Industrien vedtoges, mens Arbejdstiden for Søfolkene blev henvist til særlig Behandling. Sømandenes Repræsentanter ved godt, at en fuld Gennemførelse af 8 Timers Dagen til Søs er umulig, og derfor er det ogsaa meningsløst stadig at komme med disse Sammenligninger.

Det andet Hovedspørgsmaal er, hvordan det foreliggende Lovforslag virker paa Norges Skibsfart. Hvor velvillig indstillet vi end er til alt, som angaar Forbedring af Sømandsstandens Kaar — vi er jo alle i samme Baad — kan man ikke se bort fra den økonomiske Side af Sagen. Der er udført en Beregning om den Forøgelse i Driftsudgifter, Lovforslaget vil medføre. En Del deraf kan beregnes ganske nøje og en Del skønsmæssigt. Resultatet bliver, at Lovforslaget medfører forøgede Driftsudgifter for den norske Handelsflaade paa 9,8 Mill. Kr. foruden de store Udgifter en Gang for alle til Indretning af Lukafer, Udvidelse af Baad- og Redningsmateriel o. s. v. I Beregningen er heller ikke medtaget de mange Kyst- og Lokalskibe under 700 B.R.T.

Det er altsaa Spørgsmaalet, der stilles: Har 10 Millioner Kroners mindre Indtægt ingen Betydning for Skibsfarten og eventuelt hvilken. Svaret herpaa maa blive:

1) Skæbnsvanger Svækkelse af norske Skibes Konkurrenceevne paa det internationale Fragtmarked. Smaaskibsfarten kan vi vel sige Farvel til, idet Smaaskibene i en endog større Udstrækning end før vil blive solgt til Udlandet.

2) Dersom en Del Skibe til Trods for denne Svækkelse kan holdes i Drift i Konkurrence med andre Søfartslandes statsubsidierede Skibe, saa vil Indtægtsforringelsen i høj Grad mærkes i Kommunens og Statens Skatteindtægter.

3) At ud over Skattesvigten vil Statens Budget til Understøttelse af Kystfarten automatisk være at forhøje.

4) En Tilbagegang indenfor Søfarten vil virke paa hele Landets Næringsliv og Befolkningens Levevilkaar.

I Propositionen udtaler Handelsdepartementet sin Betænkelighed ved at gaa saa langt som Genèvekonventionen i 1936, men drager senere de ejendommeligste Konklusioner heraf, saaledes gaar man et Sted

i Forslaget af rent principielle Grunde over til at kaste Betænkelighederne over Bord (!) og foreslaar tilmed at gaa længere end den nævnte Genèvekonvention!

Endvidere udtaler Handelsdepartementet, at det agter at foreslaa Ratifikation af Genèveoverenskomsten, hvis Danmark, Finland, Sverige, Holland, Sovjet og Storbritannien ratificerer. Denne Udtalelse indebærer lidet af reel Betydning — praktisk talt intet. Den højst aktuelle drastiske Realitet er, at Regeringen allerede nu foreslaar vedtaget Arbejdstidsbestemmelser, som tilmed gaar videre end Genèvekonventionen, videre end Sverige og langt videre end de nye Regler i England, Bestemmelser, som i sine økonomiske Konsekvenser vil ødelægge vor Konkurrenceevne. Og det foreslaas, uden at man har eller kan have nogen Mening om, hvorvidt andre Søfartslande gaar til lignende Skridt og i saa Tilfælde hvornaar. Sverige har rigtignok vedtaget en ny Arbejdstidslov, men denne gaar ikke videre end Genèvekonventionen og benytter al den Anledning, Konventionen giver til at vedtage national Beskyttelse, som f. Eks. for Konkurrencen.

Efter det, der foreligger, er der endnu langt igen, før England kommer paa Linie — om nogensinde — med os, og England er dog vor største Konkurrent.

I det store og hele kan norsk Skibsfarts Syn paa Loven om Arbejdstiden til Søs resumeres i følgende:

At Besværelserne om den lange Arbejdstid for Søfolk er urigtige, og at der følgelig ikke kan paaberaabes Overanstrengelse og deraf følgende Indvirkning paa Søsikkerheden som Argumenter for det foreliggende radikale Lovforslag.

At den foreslaaede Revision i sine økonomiske Konsekvenser sætter vor Skibsfart i Fare med deraf følgende betydelige Ulemper for hele det norske Samfund.

At de indvundne Fordele for Søfolkene ikke staar i noget rimeligt Forhold til de forøgede Udgifter.

At vi bl. a., fordi Statssubvention af Skibsfarten anvendes hos vore Konkurrenter, ikke maa indføre Bestemmelser om Arbejdstid til Søs, som gaar saa vidt som Genèvekonventionen af 1936 og følgelig ikke tager Sigte paa, at Norge skal ratificere denne Konvention.

At en Revision af gældende Arbejdstidslov i hvert Fald ikke maa gaa længere end til at omfatte Spørgsmaal, som i de forløbne Aar erfaringsmæssigt har skabt Fortolkningsvanskeligheder og deraf følgende Tvister.

— — —
Fra dansk Skibsfarts Side kan man kun sige, at disse Bemærkninger fra norsk Side i det store og hele dækker dem, vi Gang paa Gang har fremsat her i Bladet. Det viser sig altsaa, at det ikke blot er den danske, det er hele den skandinaviske Skibsfart, der skal og maa stille sig paa det Standpunkt, at disse nye Lovbestemmelser er af en saadan Art, at der paa det mest indtrængende maa advares derimod.

ØJEBLIKKETS SKIBSFARTSPROBLEMER

Vi bragte i sidste Nummer forskellige Udtalelser af en engelsk Reder, der under Mærket »Veritas per ardua« i »The Journal of Commerce and Shipping Telegraph« havde fremsat disse og flere. Vi fortsæt-

ter med hans anden Artikel i Bladet, ogsaa i den er der adskilligt af Interesse for Skibsfarten her i Landet.

Det hedder saaledes:

Det maa haabes, at ingen falsk Følelse af Sikkerhed, som et Resultat af blind Tillid, maa vende Opmærksomheden bort fra, hvad Landet kræver. Det er blevet understreget, at Forberedthed er den stærkeste og bedste Hjælp til Statsmændene i deres Arbejde. Til saadan at kunne kalde forberedt, hvad Skibsfart angaar, er der langt igen, og man vil fra Erhvervets Side stille alle de Oplysninger til Raadighed, alle de passive Handelsbalancer o. s. v., der maatte ønskes.

Det bør erindres, at efter Verdenskrigen førte en febrilsk Epidemi af Sammensmeltning og finansielle Kombinationer til, at nogle af de mest fremtrædende britiske Linier blev inddraget i Propositioner, — sædvanligvis uden Fordel, man fastholdt Fordelene ved Amalgamation — og Resultatet var højst ulykkeligt. Velkendte, ansete Redere, der nu var gjort økonomisk »usunde«, var ikke i Stand til at svare deres Forpligtelser, endstige til at fortsætte en normal og stadig Udvikling. Denne Situation opmuntrede og hjalp intensiv Konkurrence, hvad enten den var statsstøttet eller ej, ansvarlig eller uansvarlig i mange Egne af Verden, og det britiske Flags Stilling blev svækket og undermineret.

Efter at man var blevet klar over Situationens Alvor, har man gjort sig mange Anstrengelser for at afbøde paa Forholdene, men naturligvis er meget gaadt tabt allerede. Naar man siger, at der endnu er meget at gøre, konstaterer man kun en Kendsgerning.

At skabe en forøget Tonnage af den britiske Handelsflåde, rejser øjeblikkelig et af de vanskeligste Problemer, og det er forstaaeligt, hvis personlige Interesser giver Udtryk for Synspunkter, der staar i Modsætning til den nationale Sikkerheds Nødvendighed, for at forøge Flaaden, naar der allerede er for megen Verdenstonnage.

At opnaa en passende Grad af national Sikkerhed og forene den med Høvdelsen af Samarbejde med andre Lande vil kræve Dygtighed og Forudseenhed. Men hvilke Synspunkter de enkelte Redere end lægger for Dagen, saa har den sidste alvorlige Situation, vi har befundet os i, klart vist, at Landet maa komme først.

Der er først og fremmest Spørgsmaalet om Stillingen mellem cargo liners og Trampredere. De udfører samme Arbejde under forskelligartede Forhold, og det er vanskeligt at trække en fast Linie, hvor den enes Interesser skærer den andens.

Liner-Farten ledes i Reglen af Konferencer, og Erfaringen har vist, at de er absolut nødvendige, da uden deres Hjælp mange af Linierne vilde komme ud i Kaos, hvilket igen vilde indvirke paa hele Handelen.

Konferencerne har været Midlet til at regulere Transport-handlen og forene de forskellige Nationaliteters Synspunkter; derigennem kan Handelens Krav tages i Betragtning og diskuteres af Rederne, og der kan ydes Retfærdighed til Gavn for begge Parter. Hvis den almindelige Verdenshandel forbedres efter en Nedgangsperiode, er Linier-Selskaber langsomme med at sikre sig Fordelene ved bedre Fragter, men paa den anden Side, hvis Handelen forringes, udskydes den nedadgaende Tendens i Fragterne.

I Tider med ringe Handel, sender Handelen mange Varer stykvis og er mere afhængig af Linier-Selskaber, men i gode Tider og med friere Bevægelser gør man mere Brug af Trampskibsfarten til Transport af fulde Ladninger. Linierne maa opretholde sine Ruter, hvadenten der er Ladning at sejle med eller ej, men Konferencerne spiller en vigtig Rolle med at ordne det Omfang af Tonnage, der kræves til hver speciel Part.

Trampejeren, paa den anden Side, har ingen fastsatte Specifikationer og heller ingen bestemte Afsejlingsdatoer, men han er i høj Grad afhængig af Forskydningerne paa Fragtmarkedet. Han vil først af alle mærke en Depression indenfor Handelen, og han er undertiden tvunget til at oplægge Tonnage i fjerne Havne med store Udgifter.

Disse forskelligartede behøver nærmere Omtanke, fordi de viser sig at være en Disposition fra Linier-selskabernes Side til at udøve deres Indflydelse paa Trampredernes Politik, mens det, der kræves, er en mere almindelig konstruktiv Kooperation mellem de to Brancher, saaledes at begge Parter kan blive hjulpet i passende Maade til Løsning af sine egne Problemer.

Opmærksomheden var først henledt paa Arbejdet med Minimumsfragtplanerne, og man diskuterede om disse Planers Gennemførelse var virkelig effektiv og til Gavn for Handelsflaadens Interesser.

Ingen, der har blot det ringeste Kendskab hertil, vil nægte, at de der er ansvarlige for disse Planers Gennemførelse, har et lidet misundelsesværdigt og vanskeligt Arbejde, fuldt af Faldgruber, og af uhyre Betydning. De Erfaringer, man hidtil har opnaaet, er forsaavidt værdifulde, i Særdeleshed som Modsætning til andre Planer af en for-

skelligartet Natur. Det har ogsaa vist sig, at der er store Meningsforskelligheder med Hensyn til disse Reguleringsmetoder.

Der er nogle faa Punkter, der skaber en Følelse af alvorlig Tvivl om, at disse Planer i Virkeligheden kan udvikles i en tilstrækkelig effektiv Grad.

For det første er der det frivillige Princip og den ikke-bidragydende Faktor. Det er blevet klart afsløret, at enkelte Redere er blevet i urimelig Grad straffet ved at have oplagte Skibe fjernt fra Hjemstedet og til betydelige Udgifter, mens andre, under heldigere Forhold, er sluppet for den Slags Ubehageligheder.

Dernæst, den vilkaarlige Fastsættelse af Raterne har vist, at Rederne var tvunget til at forlange en Godtgørelse, som Situationen ikke tillod Afskiberne at betale. Købmændene kan ikke sælge deres Varer til højere Priser end Verdensmarkedets, og da Fragten er en Del af Værdien, kan Rederne ikke vente at faa anvendt deres Tonnage til Tal, der ikke svarer til Markedsbetingelserne.

For det tredje, Fastsættelse af Fragtrater i visse Farter gav en uforholdsmæssig Preference til andre Markeder, hvor der ingen Planer var fastsat, og bidrog saaledes med en yderligere »kunstig Faktor« til at forstyrre Handelen.

Endelig maa det ikke glemmes, at Principerne og Arbejdet med Minimumsfragtplanerne betragtes med nogen Uvilje og Tvivl af visse Redere i andre Lande, som frygter, at Englands Redere bestræber sig for at skabe en Slags Kontrol med fremmed Tonnage for at komme over deres egne Vanskeligheder. Selvom det er forkert, er det ansvarlige Folk, der har den Slags Anskuelse, og deres Mening man ikke undervurderes. Andre er mod selve Metoden og Udførelsen af Planen. Det er ogsaa interessant at lægge Mærke til, at der er visse engelske Redere, som ikke ønsker »at hjælpe de fremmede«, men lad det blive fastslaaet, at vi ved et Mirakel er undgaaet den Situation, hvor »Hjælpen til de fremmede« vilde have været af vital Betydning for vor egen Eksistens. Og de fremmede vilde ikke have været i Stand til eller villige til at give den Støtte.

Naar en Del af Forretningserhvervet søger at paatvinge andre Dele sine Synspunkter, hvor velunderbyggede de end er, kan det ikke ventes, at de andre, hvis de finder, at deres Forretning berøres ubehageligt, ikke vil fortsætte med at se med Skepsis paa Opfordringen. Paa den anden Side er det kun et Spørgsmaal om Tid, før de maa foretage Skridt til at beskytte sig selv, men disse Skridt vil sandsynligvis tjene til at understrege de Vanskeligheder, ud af hvilke den ene Del vil prøve at befri sig. Det kan være paa sin Plads her at omtale den betydelige Forskel mellem Førkrigstiden og nu. Før 1914 betjente England mange Markeder, men som Følge af Krigen og Restriktionerne blev vi tvunget til, ikke altid efter sundt Omdømme, at genere ikke-stridslystne Folk, og flere af vore Kunder blev tvunget til at tage andre Forholdsregler med det Resultat, at der i Efterkrigstidsperioden blev oprettet Forbindelser og Interesser andre Steder, som ikke blot forsynede de Markeder, vi hidtil havde haft, men efterhaanden blev skarpere Konkurrenter. Desværre maa man under Arbejdet med enhver Plan for at forbedre Situationen for Rederne, enten gennem Minimumsfragtplaner, eller gennem Rationalisering, Regulering, Subsidier eller andre Metoder, stadig have for Øje, at man ikke derigennem skaber nye Dilemmaer.

Hvis Minimumsfragtplanerne indvirker ugunstigt paa Verdenshandelen og er til Skade for Købmændene, vil de uden Tvivl kræve deres egen Flaade, og, hvad der er endnu vigtigere, hvis af lignende Grunde visse Lande finder, at de er ude af Stand til frit at eksportere deres Produkter, vil Regeringen bestræbe sig for, gennem Subsidier eller paa anden Maade, at raade Bod paa disse Vanskeligheder.

For nogle Aar siden befandt Ejere af Tankskibe sig i en meget farlig Situation, og efter betydelige Vanskeligheder og Diskussion stiftede de »International Tanker Owners Association Ltd.« og gjorde derigennem et Forsøg paa at bringe Forretningen paa en sund Basis. Det er ingen Hemmelighed, at mange Redere stillede sig direkte tvivlende overfor denne Plans Succes, og mange var mere eller mindre skeptiske, men de var alle enige om, at noget maatte gøres, og derved blev Schierwater Planen forvandlet fra Teori til Praksis.

Tanker Poolen er væsentlig international, og dens ledende Princip er, at alle Skibe i Fart skal bidrage med Hjælp til dem, der ikke har Beskæftigelse, og at indføre Reguleringen af Tonnagen ved Skabelsen af Midler, hvorved nogle Redere vil trække deres Skibe ud, naar Fragterne falder til Tal, saa det ikke kan betale sig at sejle. Inlet Forsøg er blevet gjort paa at fastsætte Fragter eller paa at blande sig i Købmændenes Forretningsdispositioner. Ved Hjælp af et Raad, sammensat af Repræsentanter for de forskellige interesserede Lande, er forskellige Spørgsmaal blevet gennemdrøftet og de nødvendige Forholdsregler truffet. Det er umuligt at beregne de Fordele, som Tankrederne har opnaaet. De er sikkert enorme. Mange

Selskaber er blevet reddet fra Fallit, en dyb og virkelig Forstaaelse er blevet opnaaet mellem de forskellige Redere og Nationer, og mellem Redere og Købmænd.

Det er ogsaa interessant at lægge Mærke til, at Tanker Poolen var tænkt som en midlertidig Ordning, og stadig betragtes som saadan, men allerede nu synes man klar over, at Sammenslutningen vil blive af permanent Karakter, eller i alt Fald danne Basis for en saadan.

Der kræves nu fra mange Sider, at der oprettes et Ministerium for Skibsfart, men det er vanskeligt at se, hvad et saadant Ministerium kunde gøre, andet end forøge Skatledernes Byrder. »Board of Trade« beskæftiger sig meget virksomt med de forskellige tekniske Problemer indenfor Skibsfarten, og udøver en velgørende og forstaaende Indflydelse paa mange Spørgsmaal vedrørende Erhvervet. At overføre det Departement indenfor Board of Trade, som specielt har Skibsfarten under sig, til et Ministerium, vil ikke betyde, at disse Spørgsmaal faar en bedre Behandling, tværtimod, i en Overgangsperiode vil mange nødvendige Krav maaske netop blive skubbet til Side.

En overordentlig konstruktiv Betydning vil vel nok Oprettelsen af et Marine Council, der skulde beskæftige sig med Skibsfarten nu og i Fremtiden, faa, og gennem Raad til Regeringen i Forbindelse med Board of Trade øve sin Indflydelse ogsaa paa Spørgsmaalet om, hvordan man bedst skal forholde sig til Spørgsmaalet om Bygningen af ny Tonnage. Et saadant Raad, der er ansvarligt overfor Parlamentet, og hvis Medlemmer skulde omfatte Repræsentanter fra Regeringen, Skibsrederne og Skibsbygningsindustrien, saa faa som muligt, men sammensat af de bedste Mænd vi kunde skaffe, vilde betyde, at man kunde løse Problemerne paa nærmere Hold — og hurtigere.

Fremfor alt vilde det være i Stand til at bestemme uden Tøven hvor langt i Dag Transporten af Gods af national Betydning i kritiske Øjeblikke er afhængig af Fremskaffelse af Skibe udover dem, der gaar under engelsk Flag. I Stedet for at Opmærksomheden blev henvendt gennem offentlig Agitation i lange Perioder paa Forholdene paa specielle Ruter, vilde Raadet danne Centrum for alle Forespørgsler og ved sine Handlinger forhindre at vi kom ud i Situationer, vi ikke havde Kontrol over. Men paa mange andre Omraader vilde et saadant Raad ogsaa kunne yde sin Tjeneste.

Sir Thomas Inskip, Forsvarsministeren, udtalte nylig i Parlamentet, at den lige overstaaede Krise havde afsløret alvorlige Huller i vort Forsvar. Skibsfarten er et af disse Huller, og det er af overordentlig Betydning at faa det dækket uden Tøven.

I Tilfælde af Krig vilde alle vore Anstrengelser i anden Retning blive svækket og Imperiet dermed ved vor Handelsflaades manglende Evne til at skaffe tilstrækkelige Forsyninger til vor Hær og til Befolkningen selv, og vi gør vel i at gøre os klart, hvor ubehageligt det end er, hvordan Sandheden er paa dette Punkt og søge at løse Problemet med Fasthed, Mod og Resolution.

For at lindre Redernes nuværende vanskelige Stilling og for at udnytte Perioden indtil ny Tonnage kan skaffes, maa Samarbejde med vore fremmede Venner paa en bidragydende Basis anses for at være den bedste Maade til at løse Øjeblikkets vanskeligste Problemer paa, og det vil forhaabentlig føre til en videre og international Behandling af fremtidige Problemer, saaledes at vi undgaar Chok ved at stilles overfor Sandheden.

Et Marine Council vil være et Svar fuldt af gensidig Forsikring til en alvorlig skræmt Nation, hvis daglige Raab bliver stadig stærkere: »Hvad gøres der —«

SUBSIDIERNE

Ved saa at sige enhver Generalforsamling, ethvert Bestyrelsesmøde indenfor et Rederi i England drøftes Spørgsmaalet om den engelske Handelsflaades Tilbagegang og Nødvendigheden af, at Staten træder til med Subsidier til Skibsfarten og Skibsbyggeriet for at hjælpe disse Erhverv og give dem Luft under Vingerne. Vi har allerede bragt indgaaende Kommentarer til Situationen fra en engelsk Reders Side, men der er endnu et Punkt, der bør omtales. Indtil fornylig blev der ofte talt om Konkurrencen fra de skandinaviske Landes subsidierede Skibsfart. Saadanne Udtalelser er ikke fremkommet i den sidste Tid, men derfor er det alligevel Konkurrencen fra de nordiske Lande, der føles særlig trykkende. Man vil have Subsidier for i første Række at kunne bekæmpe de ikke statsstøttede nordiske Landes Skibsfart, selvfølgelig først og fremmest den vældige norske Trampfart.

De nordiske Lande og disses Skibsfart har kun Interesse i, at England bevarer Overherredømmet paa Havet. Dette ikke blot paa Grund af de i Generationer nedarvede og under intime Forbindelser forøgede Følelser af Sympati, som findes indenfor nordisk Skibsfart for engelsk Shipping og fair play, men ogsaa fordi Erfaringerne har vist os, at Englands Magtstilling paa Havet kommer de mindre Søfartslande til Gode paa mange Maader. Derfor staar man overfor dette Problem, at man paa den ene Side ønsker, at de engelske Trampredere skal have den Hjælp, de behøver, og paa den anden Side, at en saadan Hjælp ikke skal stille den nordiske Skibsfart, som ikke kan regne med og ikke ønsker Subsidier, i en endnu vanskeligere Situation.

Vil man nu i England subsidiere Handelsflaaden, for at den kan konkurrere med udenlandsk Tonnage, der ikke faar Statsstøtte, saa gaar man altsaa akkurat samme Vej som U. S. A. og andre Lande, der med Rette er blevet angrebet herfor. Det vil paa den Maade aldrig blive Slut med Subsidierne, selv om de midlertidig ophæves under de kortvarige Højkonjunkturer. Og det vil saa igen sige, at den smukke gamle Regel om Frihed paa Havene, fri Konkurrence indenfor Skibsfarten er en »saga blott«. Det er unægtelig for de nordiske Lande et meget alvorligt Problem og meget farlige Fremtidsudsigter, og det er saa meget beklageligere, at denne Udvikling er paabegyndt, som det ganske givet er »Skruen uden Ende«.

PAA FRILISTE

Handelsministeriet har nu meddelt, hvilke Varer i denne Omgang kan komme paa Friliste. Repræsentanter for Handelen havde i Forvejen henvendt sig til Ministeren og fremsat en Række velbegrundede Ønsker. De blev alle afvist, ganske kort, med en eller anden Henvisning til handelspolitiske eller beskæftigelsesmæssige Forhold.

Imidlertid kan Skibsfarten med Tilfredshed notere, at alle Skibe — undtagen Lystfartøjer — overføres til Friliste. Vi har tidligere indgaaende og gentagne Gange beskæftiget os med den direkte Taabelighed, det var at lukke af for en fri Indførsel af Skibe og skal derfor blot nøjes med at konstatere, at man paa de højeste Steder altsaa er blevet klar over dette ogsaa.

Det maa imidlertid beklages, at saa mange af de af Handelen ønskede Varer ikke kommer paa Friliste. Det hedder herom i Valutacentralens Meddelelse:

»Samtlige de fra Erhvervsorganisationerne og enkelte erhvervsdrivende fremkomne Ønsker om Overførsel af Varer fra bunden Liste til Friliste eller omvendt er blevet meget nøje overvejet, og naar yderligere Overførsel til Frilisten ikke paa nærværende Tidspunkt har kunnet foretages, skyldes dette de handelspolitiske og beskæftigelsesmæssige Interesser, der har knyttet sig til Bibeholdelsen af de paagældende Varer paa den bundne Liste. Dette gælder eksempelvis saadanne Forbrugsvarer som Kaffe, Ris, afskallede Ærter til Husholdningsbrug samt Oranger, der naturligvis har været Genstand for særlig Opmærksomhed.

Resultatet af Handelsministerens og Valutacentralens langvarige Overvejelser er unægtelig beskedent.

Der skal fra Skibsfartens Side kun lyde Tilfredshed om Skibes Overførsel, men i Forhold til, hvad der kunde og burde være givet fri, er det saa ganske forsvindende, at man med stor Interesse maa imødesee, hvorledes Regeringen vil forsvare dette Skridt.

DANMARK OG ISLAND

Direktør Halvdan Hendriksen har holdt et interessant Foredrag om Islands Erhvervsforhold og sagde bl. a., at den i den sidste Menneskealder var undergaaet en næsten vulkansk Udvikling.

I 1937 var Værdien af Islands Import 52 Millioner og Eksportens Værdi 59 Millioner Kroner.

Islands Hovederhverv er Handel og Fiskeri. Før 1914 havde Island ikke nævneværdig national Skibsfart; men i dette Aar begyndte Eimskipafjelag Islands (Islands Dampskibsselskab) sin Virksomhed. Dette Selskab har vokset sig stort og stærkt i Aarens Løb og bestrider nu hele den islandske Rutefart udover de Ruter, der opretholdes dels af Det forenede Dampskibs-Selskab mellem København—Reykjavik og enkelte andre større islandske Pladser og dels af Det Bergenske Dampskibsselskab, der besejler Bergen—Reykjavik og Oslo—Reykjavik foruden nogle andre islandske Pladser. Ni Passagerskibe og en halv Snes Fragtskibe sejler nu under Islands Flag.

Indtil Begyndelsen af indeværende Aarhundrede var det indenfor Fiskeriområdet praktisk talt udelukkende Torskfiskeriet og de Produkter, der stammer fra dette Fiskeri, der gav sig Udtryk i Islands Eksportstatistik; men i den sidste Menneskealder har Sildefiskeriet, og i de seneste Aar Rødfiskfiskeriet taget et meget betydeligt Opsving, saaledes at Værdien af disse Fiskerier for 1937's vedkommende stærkt nærmer sig Torskfiskeriets. Udførselsværdien af islandske Sildeprodukter androg i 1937 20 Millioner Kroner, medens Klipfisk plus andre Produkter i Forbindelse med Torskfiskeriet, herunder Medicintran, samme Aar havde en Udførselsværdi af omkring 28 Millioner Kr.

MEDDELELSER FRA DANSK

Meddelelse

Ved nærværende har man ikke villet undlade at meddele, at Handelsministeriet i Henhold til Bestemmelserne i §§ 85 og 100 i Bekendtgørelse Nr. 238 af 12. Juni 1933 angaaende Forskrifter om Skibes Bygning og Udstyr m. v. har ladet udfærdige Opslag sigtende til Overvågelse af Sikkerheden ved Pasning af henholdsvis oliefyrede Kedelanlæg og Motoranlæg i Skibe, samt at disse Opslag forhandles fra Søkort-Arkivet til en Pris af 0.55 pr. Eksempplar.

Calling at Bermuda Islands

Vessels approaching Bermuda should keep strict watch and exercise every precaution possible, more particularly approaching these islands from the west, north-west, north and north-east, because reefs extend to the north, north-west, and west for distances varying between ten and fifteen miles; whereas, on the east and south side of the island there is bold water up to within three quarters of a mile from the mainland.

The Pilotage Service was placed under the operation and control of the Bermuda Government some nine years ago and is very efficiently operated. The Pilot Station is at Great Head, St. Davids Island; and the pilots now board vessels from motor launches, instead of cruising miles and miles off shore in sailing boats, as they did some eight to ten years ago.

Pilots do not board vessels after dark, except by special request by wireless and in cases of an urgent nature.

It is advisable for all ships approaching Bermuda to inform their agents by wireless, at least twenty-four hours in advance; then, the agent in turn advises the Pilot Station and other port authorities.

The pilots board vessels within a radius of three or four miles off St. Davids Head.

Pratique can now be granted by wireless to all passenger vessels carrying a doctor aboard; and in many instances pratique is granted to cargo vessels, when the Master certifies by a wireless message to "Health, Bermuda" (which is the cable address of the Senior Medical Officer) that his vessel is free of any disease and sanitary conditions are good.

The City of Hamilton has been built up considerably during the past few years and has developed modern business houses, due largely, if not entirely to the substantial increase of the tourist trade.

The Town of St. Georges has also very favourably developed but the architectural designs have been restricted to be kept within the limits and in harmony with the ancient buildings.

A channel from Five Fathom Hole into St. Georges Harbour has been dredged to a depth of 27 feet at mean low water, with a width of 300 feet; and vessels calling for bunkers, or really for any other purpose, are using St. Georges for convenience and saving of time, when the call of the vessel is to be of short duration and the vessel bound to some other destination outside of these islands.

Fiskepladserne ved Islands Kyster hører til de fiskerigeste i Verden. I hundredvis af Damp- og i de senere Aar ogsaa Motor-Trawlere fra Alverdens Lande søger paa visse Tider af Aaret til de islandske Farvande, og som naturligt og rimeligt er tager islandske Fiskere deres Part af Fangsten, der fra islandske Side drives baade med Trawlere, med Kullere, med større og mindre Baade og med Garn. Der findes i Island 37 Damptrawlere og op imod 350 andre Fiskeskibe, damp- eller motordrevne.

Før Verdenskrigen var Danmark Islands Hovedforbindelse, hvad Importen af Varer angaar. Heri er der sket en Ændring, navnlig i den sidste halve Snes Aar, saaledes at Danmark i Øjeblikket staar som Nr. 3 af de Lande, fra hvilke Island importerer sine Varer. Øverst paa Listen staar nu Storbritannien, fra hvilket Land Island indførte for 13½ Mill. Kr. Varer. Nr. 2 er Tyskland med næsten 11 Mill. og Nr. 3 Danmark med 7½ Mill.

I 1937 købte vi i Island for over 5 Millioner Kroner Varer til eget Forbrug mod kun for ca. 3½ Million i hvert af Aarene 1935 og 1936. For indeværende Aars Vedkommende vil Tallet ligge endnu højere, saaledes at Differencen mellem Import- og Eksporttallet, der i 1937 kun var godt 2 Millioner Kroner, i 1938 vil blive yderligere formindsket.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Owing to the rapid developments of Wireless, practically all vessels now receive orders by wireless messages from their owners or charterers, instead of calling at these islands and having the messages delivered aboard.

The Head Office of the Danish Consul is at Front St., Hamilton, and arrangements have been made for a sub-office for information purposes to be located at St. Georges in the building owned by the late Mr. John S. Darrell; in fact, in the same office where the office of the consul originally was. From here, in case any messages are received, the Consul at Hamilton is communicated with the telephone and immediate attention given to any service that may be required.

The prevailing winds from the middle of December up until the end of March are from the north-west and north and periodically blow heavily for two or three days, at times reaching gale force.

Then, from the middle of April on through the summer months, up until the middle or end of September, the prevailing winds are from the south and south-west.

The intervening period between September and December generally produces winds from the north-east, east and south-east.

Kuleksperten over Gdynia

var i September 1938 461.033,3 Tons, fordelt paa følgende Lande:

	Tons
Belgien	28.960
Danmark	27.354
Finland	39.600
Frankrig	28.769
Norge	23.223
Sverige	142.058
Italien	90.894,8
Estland	500
Grækenland	7.358
Holland	38.350,5
Island	3.150
Tyskland	4.100
Jugoslavien	19.996
Malla	4.065
Senegal fr.	2.640
Bunkerkul	91.529,8

Skibsfarten og Sydafrika

Ifølge en 12—13 Aar gammel Lov opkræves der i Sydafrika Skat af den Indtægt, udenlandske Redere har af deres Skibes Fart paa Syd-Afrika. Denne Skat beregnes af den antagne Fortjeneste paa Rejser med Ladning fra Syd-Afrika, og Fortjenesten sættes til 10 pCt. af Bruttofragten. Af denne beregnede 10 pCt.s Fortjeneste betales der i Skat 2 sh. 6 d. pr. Pund.

Nordisk Skibsrederforening meddeler i denne Forbindelse, at hvis Rederen kan godtgøre, at hans Fortjeneste paa Rejsen er mindre end 10 pCt. af Bruttofragten, kan der opnåes en tilsvarende Nedsættelse af Skatten.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Verdenshandelen viser stadig kun ringe Tegn paa større Aktivitet, og specielt Kornhandelen ligger meget flovt. Fragtmarkederne har som Følge heraf heller ikke i den forløbne Uge vist noget Tegn paa tiltagende Livlighed, og den Anskuelse synes efterhaanden at bundfælde sig, at der næppe kan ventes nogen livligere Kulør over Fragtmarkedet, før vi kommer paa den anden Side af Nytaar.

River Plate Markedet har været meget stille, og alt i alt er der ikke sluttet over 4 Baade i hele Ugen. De 4 Baade, der er sluttet, har udelukkende været mellemstore Dampere; de opnaaede Rater var Minimalraterne. I Øjeblikket kan der stadig placeres medlemstor Tonnage for prompt Lastning til Schedule Raterne. De fri Baades Antal er nu indskrænket til 7; men derudover ligger yderligere 20 Skibe og venter paa Tilladelse til at slutte.

Det australske Kornmarked har laget en enkelt Baad til U.K. paa Schedule Basis, og Befragterne er aabne for yderligere en lille Baad paa 6/7000 Tons til Minimalraten. Paa St. Lawrence Markedet var der i Ugens Begyndelse ret god Efterspørgsel, og adskillige Skibe blev sluttet for Oktober/November Lastning til Minimalraterne, 2/9d. Basis p.p.U.K. Ogsaa fra Golfen sluttedes en enkelt Baad paa 45.000 qrs. til Minimalraten. Dansk 4.500 Tonner er sluttet fra St. Lawrence til Skandinavien til 17 c. Basis 4 Lossehavne Danmark, Sverige.

Donau har vist noget større Aktivitet, og adskillige Baade blev sluttet til Rater varierende mellem 17/- og 18/-, Basis Rotterdam/Antwerpen, 9d. extra for U.K. Senere har Aktiviteten paa dette Marked været noget aftagende, og Raterne ligger i Øjeblikket næppe over 17/-, Basis Antwerpen/Rotterdam. Fra Sortehavet har Russerne kun ringe Interesse for Korn-tonnage, Raterne ligger nominelt omkring 10/9d. Antwerpen/Rotterdam.

Fra Sydafrika sluttedes en enkelt Baad med Majs til 18/-, Basis Beira Lastning. De øvrige oversøiske Markeder er i det store hele uforandrede. Der har ogsaa i den forløbne Uge været nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Scrapjern fra U.S. Atlantic til Japan til Rater, der ligger omkring 15/6d. Fra Golfen søges Tonnage paa Net Charter til Østen paa Basis af \$3.75. Sukkermarkedet Cuba/U.K.Cont. ligger nominelt i 15/6d. for stor Tonnage. Endvidere noteres der en direkte Ordre til Marseille paa 8.000 Tons til 16/-.

Paa Pacifickysten er sluttet Kul San Francisco/Shanghai til \$3.- f.i.o. med hurtige Ekspeditioner, og Scrapjern er sluttet fra Californien til Japan til \$3.80. Af Transpacific Forretning skal nævnes: Br. Columbia/Shanghai eller Dalny £6.500.- f.i.o. for 450.000 cbft. bale Baad, og for samme Størrelse Baad nævnes £5.500.- til Australien, ligeledes f.i.o. Basis.

Østens Markeder har nærmest været stille. Soya-

bønner viser kun ringe Interesse for Tonnage, og der er tilsyneladende kun en enkelt Ordre for November Afskibning. Befragterne indikerer herfor 27/-, men Rederne synes i Øjeblikket ikke tilbøjelige til at acceptere under 27/6d., Basis Rotterdam/Hamburg. Ris fra Saigon er sluttet til 27/6d. til Marseille direkte og til 28/-, Basis fransk Atlanterhavshavn. Antracit fra Port Redon er sluttet til 23/6d. f.i.o.

Fra Philippinerne er sluttet flere Baade for Sukker til U.S. Atlantic eller Gulf til Rater mellem \$6.75 og \$6.87½. Denne Forretning synes nu at ophøre, idet den i denne Trade eksisterende Konference saa vidt vides har fastsat en Rate af \$7.- og har aftalt med Afskiberne, at Konference forlods skal have Ret til at overtage de Sukkerpartier, den ønsker.

De indiske Markeder opretholder en støt Tone, selvom Befragterne gør Forsøg paa at presse Raterne nedefter. 8.000 Tonner sluttedes Madraskysten til p.p.U.K. til 28/- Option Karachi Lastning til 25/-. Bombay/Liverpool direkte er sluttet til 24/6d. Fra Calcutta er sluttet adskillige Baade for Kul til Shanghai til 7½ Rupees, og yderligere Forretning kan gøres paa denne Basis. Colachel/New York har taget Tonnage for Ilmenit til 23/- November Lastning.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene i det store hele uforandrede, selvom Middelhavet/hjem. grundet paa den bedre Efterspørgsel fra Donau, udviser en noget bedre Tendens. Som gentagne Gange fremhævet i disse Spalter er det imidlertid umuligt at give noget paalideligt Gennemsnit for disse Forretninger, og vi skal derfor nøjes med at anføre enkelte Forretninger. 7.500 Tonner Bona/Rotterdam 6/3d., 8.000 Tonner Bona/Rendzburg og Stettin 12/-, 12.000 Tons Esparto Susa/Grangemouth 20/-. Kul udgaende til Middelhavet ligger uforandret i 6/-, Basis Wales/Port Said. Derimod er Raterne fra U.K./Lower Plate yderligere flovet af, og sidste Slutning er gjort paa Basis af 11/- Wales/Bahia Blanca. Raten for Kul fra Østkysten til Danmark ligger lidt fastere, og 28.000 tons Tyne/Sønderborg sluttedes tidlig paa Ugen til 6/-.

Paa Timecharter Markedet har Aktiviteten været noget større. I Vestindia Traden er sluttet adskillige Baade paa 4/5.000 Tons for 9 à 12 Maaneder til omkring \$1.25. Der har ligeledes været nogen større Efterspørgsel efter Timecharter Tonnage i det almindelige Marked, og forskellige Baade er sluttet saavel for kortere Perioder som for enkelte Trips til noget bedre Rater. Russerne har f. Eks. taget et temmelig stort Antal store Dampere for Sortehavsfart til omkring 4/- pr. ton d.w. Timecharter trip across er sluttet for 5.500 tons dansk Motorskib til \$2.-, Levering U.S.N.H. Tilbagelevering U.K.Cont., og i Transpacific Trade er dansk Motorskib sluttet Levering og Tilbagelevering Japan til omkring 6/-.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nye Skibe

Rederiet J. Lauritzen har paa Aalborg Skibsværft bestilt et Fragt-Motorskib paa 4500 Tons.

»Norden« har paa Nakskov Skibsværft bestilt et Fragt-Motorskib paa 8200 Tons.

Ny Lods-Takster

Man arbejder i Øjeblikket indenfor Statens Lods-Direktorat med Udarbejdelsen af nye Lodstakster for en Del Farvandsomraader, hvor de hidtil gældende Lodstakster er blevet forældet i Forhold til de Takster, som anvendes ved nyere Lodserier.

Samtidig med, at Taksterne ændres for Lodsninger gennem disse Farvande, vil Reglerne med Hensyn til de Ste-

der indenfor de paagældende Lods-Distrikter, hvor Aflossning af Lodser skal finde Sted, blive ført a jour.

Tilsanding ved Hammer Havn

Illg. Indberetning til Vandbygningsvæsenet er Indløbet til Hammer Havnen tilsandet til 3,9 m Vanddybde.

Nyt Islandsk Skib

Islands Regering har undertegnet Kontrakt med Aalborg Skibsværft om Bygning af et Passager- og Fragtskib til Erstatning af »Esja«, som forleden blev solgt til Chile. Det nye Skib bliver moderne udstyret og skal i Turistsæsonen indstilles paa Ruten Island—Skotland. Ellers vil det blive anvendt til Kystfart paa Island.

Sø- og Handelsrettsdom

Den 25. Februar i Aar mellem Kl. 5 og 6 Morgen laa Esbjergkutteren »Emaus« til Ankers 10—12 Sømil S. O. for Hals Barre Fyr. Den blev paa sejlet af den 551 Tons store Damper »Bes«, tilh. Skibsreder O. F. Svendsen, København, og paa Rejse fra København til Aalborg i Ballast. Ombord paa Kutteren var Ejeren, Skipper Enevoldsen, hans Søn, som var Bedstemand, og en Fisker. De redede sig ombord i »Bes«. Kutteren sank, men er senere bjærget og istandsat. Tabet er opgjort til 26,801 Kroner, hvilket Beløb Sø- og Handelsretten dømte Skibsrederen til at udrede med Renter. Desuden skal han betale 1200 Kr. i Sagsomkostninger.

»Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866«

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har indkaldt til en ekstraordinær Generalforsamling i Rønne den 1. November og vil da fremsætte Forslag om, at der gives den Bemyndigelse til at lade bygge et nyt Skib til Ruten København—Rønne.

Det nye Skib vil antagelig komme til at koste ca. 2½ Million Kr., og at det skal være færdigt til April 1940. Skibet skal saa vidt muligt være 10 Fod længere end Selskabets nyeste Skib m.s. »Hammershus«, men om dette kan lade sig gøre, afhænger af Havneforholdene, navnlig i Rønne, men ogsaa i København.

Løvt er det Tanken, at Nybygningen skal indrettes omtrent som »Hammershus«, men Bildækket bliver gjort større, og Dæksalonerne udvides noget. Rimeligvis vil det nye Skib blive bygget hos Burmeister & Wain, men herom kan dog endnu intet bestemt siges.

Bestyrelsen vil endvidere søge Bemyndigelse til eventuelt at sælge Selskabets ældste Skib, m.s. »Frem«, men der bliver dog næppe foreløbig gjort Brug af en saadan Bemyndigelse, idet det er Meningen fra 1940 i Sommersæsonen at have 4 Skibe paa Rønne-Ruterne. I den første Halvdel af Sommersæsonen skal der saa hver Lørdag Aften gaa tre Skibe fra København til Rønne mod nu 2, og desuden overvejes det at udvide de hidtidige Dagture om Søndagen Sommeren igennem til og fra Rønne til Dagture flere Gange om Ugen.

Baggrunden for de omfattende Planer er den Aar for Aar meget stærkt stigende Trafik til Bornholm. Medens Passagerantallet i 1932 var 73,000, kommer man i Aar op paa ca. 132,000.

»Peder Wessel«

Ved den ekstraordinære Generalforsamling i Larvik—Frederikshavn Færageselskab indstillede Repræsentantskabet enstemmigt at give Bestyrelsen Bemyndigelse til at sælge »Peder Wessel« til Argentina for 1,8 Million Kr. Resultatet af Afstemningen var, at der blev afgivet 1346 Stemmer for Salget og 554 imod.

Paa Generalforsamlingen blev det meddelt, at Spørgsmaalet om Selskabets Likvidation er udsat til den ordinære Generalforsamling.

Repræsentantskabets Formand, Godsejer Treschow, udtalte til Slut: Selskabet skal foreløbig ikke likvidere.

Forsikrings-Akts. »Danske Lloyd«,

der af Aarsoverskudet for 1937 øgede sit Afskrivningsfond for Aktionærernes Forskrivninger med Kr. 50.000 til Kr. 110.000, har heraf anvendt de 100.000 Kr. til Afskrivning paa Forskrivningerne, saaledes at der nu paa Aktiekapitalen 2 Mill. Kr. er indbetalt 30 pCt.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i September Maaned 1938

Danske	1,540	362,557
Svenske	372	73,351
Norske	29	43,957
Tyske	84	18,786
Engelske	26	30,535
Franske	1	1,787
Finske	38	34,528
Hollandske	24	9,238
Letlandske	4	4,062
Estlandske	13	4,885
Islandske	6	4,603
Amerikanske	7	21,824
Græske	1	3,266
Italienske	1	3,843
Polske	6	35,271
Jugoslaviske	1	687
Algierske	1	813
Ialt	2,154	653,973

Skibsførernes Bestyrelsesvalg

Bestyrelsen for Den almindelige danske Skibsførerforening har udsendt:

Ved Bestyrelsesvalget paa den kommende Generalforsamling i Februar 1939 afgaar følgende 6 farende og 3 ikke-farende Medlemmer af Bestyrelsen.

Farende Skibsførere: Kaptajnerne A. B. Meinertz, Dansk-Franske D/S., C. P. C. Ravn, D. F. K., J. W. Krøyer, D/S. »Vendila«, H. C. Røder, D/S. »Orient«, J. J. Petersen, D. F. D. S., og H. V. Schröder, D. S. »Vesterhavet«.

Ikke-farende Skibsførere: Kaptajnerne R. M. Jensen, Afdelingsbestyrer J. H. E. Bøge, tidl. D/S. »Vendila«, og L. Wind, tidl. Siam Steam Nav. Co.

»Nordbornholm« Ikke solgt

Det østbornholmske Dampskibsselskabs Damper »Østbornholm« blev som meddelt for nogen Tid siden solgt til Chile, og samtidig afgav Køberne et Bud paa »Nordbornholm«. Efter at have undersøgt Mulighederne for Bygning af et nyt Skib — Selskabet har som bekendt et i Ordre ved Aalborg Værft — afholdtes i Lørdags Generalforsamling i Dampskibsselskabet. Resultatet af Forhandlingerne blev, at man vedtog at sige Nej Tak til Tilbudet og beholde »Nordbornholm«, der i Aar er gennemgaaet en omfattende Modernisering.

Sidste Skib

Grønlandske Handel afsendte i Torsdags m.s. »Disko« fra København som sidste Grønlandsskib i denne Sæson. »Disko« skal til alle Kolonierne i Sydgrønland.

Der var 16 Passagerer med, hovedsagelig Tjenestemænd.

Forlist paa Vej fra Nakskov?

Den tyske Damper »Mineral«, tilh. Rederiet Poulsen & Iwers, Kiel, afgik den 20. Septbr. fra Nakskov med 750 Tons Byg til Antwerpen.

Siden har man intet hørt eller set til Skibet, der nu befrygtes forlist.

Besætningen bestod af 15 Mand. Føreren, Kaptajn W. Toft, er fra Horsens, men nu bosat i Kiel. Foruden ham var der to danske Matroser og en dansk Dæksdreng om Bord.

De paagældende danske Søfolk er Matros Richardt Petersen og Letmatros Svend Aage Petersen.

Dansk Kaptajn omkommen ved Forlis ved Amerika

Fra New York er der kommet Meddelelse til N. P. Sørensens, Vardevej, Esbjerg, om, at hans Søn, Kapt. Anders Holm Sørensen, er omkommen ved et Forlis den 21. September og begravet paa Veterankirkegården i New York den 29. September. Den omkomne blev 45 Aar gammel og sejlede som Kaptajn paa en amerikansk Millionærs Lystyacht. Det var dette Skib, der forliste ud for New York.

Søsætning

Burmeister & Wain's Nybygning Nr. 640, et enkeltskruet Diesel Fragtskib, som bygges for Blue Star Line Ltd., London, er Torsdag blevet søsat fra Værftet paa Refshaleøen.

Skibet bygges af Staal til højeste Klasse i Lloyd's Register of Shipping; det er et Fragtskib, og de fleste af Lastrummene er isolerede og specielt indrettet til Transport af Frugt i nedkølet Tilstand. Nogle af Lastrummene er endvidere indrettet til Transport af frosset Kød.

Skibets Dødvægt er paa ca. 8700 Tons, og dets Hoveddimensioner er følgende:

Længde 40' 0". Bredde 60' 0". Dybde til øverste Dæk 39' 0". Dybde til 2det Dæk 30' 0".

Skibet fremdrives af en Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's to-takts, dobbeltvirkende, Krydshovedtype, der ved normal Fart udvikler ca. 8100 I.H.K. ved ca. 115 Omdrejninger pr. Minut, og Farten i Søen vil være ca. 15½ Knob.

Skibet, der har faaet Navnet »Canadian Star«, blev sat i Vandet uden at blive døbt, og Afsløbningen overværedes af Mr. E. Thomson, Chef for Blue Star Line's Tekniske Afdeling, og Mr. F. F. Bryant fra Firmaet A. Goodwin-Hamilton & Adamsen Ltd., Liverpool, samt af Direktørerne G. Dithmer og A. Houmøller.

Navigatorernes Bibliotek

Navigatorernes Bibliotek har udsendt Aarsberetning og Regnskab 1. Oktober 1937—30. September 1938.

Danske Navigatorers Bibliotek, der traadte i Virksomhed 12. Juli 1919, raader nu over en Bogsamling paa ca. 10,000 Bind.

Der er i det forløbne Aar tilgaaet Biblioteket 334 Bind. Udvekslingen af Bøger til og fra Skibe, Depoter og personlige Laantagere har i det forløbne Aar været særdeles stort, idet der ialt er udlaant 23.381 Bind (mod forrige Aar

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

15,300 Bind). Af de udlaanede Bøger har 3,365 været Faglitteratur, omfattende Navigation, Skibsteknik, Meteorologi, Radioteknik, Rejsebeskrivelser m. m. Der er alene fra København udvekslet Bøger med ialt 571 Skibe, heri inklusive Forsendelser til og fra Skibe i Aarhus, Aalborg, Esbjerg, Frederikshavn, Helsingør, Køge, Nakskov, Nykøbing, Vejle, Reykjavik og Kiel samt flere Udvekslinger med Skibe paa Yderreden.

Foruden i København kan Bøger byttes og laanes ved Depoterne i Korsør hos Havnemester Hjort Jensen, i Helsingør hos Havnemester E. L. N. Skotte, i Esbjerg hos Forvalter N. H. Thygesen, i Aalborg hos Forvalter N. C. G. Nielsen og udenfor Danmark i Antwerpen hos Tybjerg & Co., i Buenos Aires hos Hr. Carlos O. Cronfeldt, i Vancouver hos Pastor Clemens Sørensen.

Langvarig og vanskelig Bugsering

Et smukt Bugseringsarbejde er præsteret af Skagenskulleeren »Ingolf«, der paa tre Døgn har hjemslæbt en anden Skagenskutter »Marconia«, som havde faaet svær Maskinskade tæt udenfor Grimsby. »Ingolf«s Mesanmast knækkede paa Grund af det haarde Vejr, men Kulteren fuldførte alligevel heldigt den vanskelige Bugsering.

Eksamensresultater

Eksamen ved Nordby Navigationsskole paa Fanø er nu sluttet med det Resultat, at der til Skibsførereksamen indstillede sig 12 Elever, hvoraf 10 bestod; til Styrmandseksamen indstilledes 7, hvoraf 6 bestod; til Sælteskipperprøven indstilledes 2, der begge bestod, og til Radioeks-pedientprøven indstilledes 5, der alle bestod.

Som Privatist indstilledes til Kystskipperprøven *J. Jakobsen*, Raahjerg, der bestod med 18 Points.

»Konsul *D. Lauritzens Flidspræmie*«, en Sekstant med Inskription, tildelles *E. K. Kolster*, København.

»Foreningen til Søfartens Fremme«s Præmie, en Prismekikkert med Inskription, tildelles *A. L. Mathiasen*, Nordby.

»Dansk Dampskibsrederiforening«s Præmier til Styr-mænd, der bestaar Radioprøven med Karaktererne fra 7—8 Points og fra 6—6,9 Points i Gennemsnit, tildelles henholdsvis *A. L. Mathiasen*, Nordby, med 300 Kr. og *E. Carl*, Kiel, med 100 Kr.

Fra »Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond«, der nu

overstiger 20,000 Kr., uddeltes 1000 Kr. til 5 af Skolens Elever med 200 Kr. til hver.

Den eneste overlevende fra »Lars Kruse«

Salgschef for H. Hollesens Fabriker, *B. E. A. Møller*, fyldte i Søndags 60 Aar.

Møller var oprindelig Sømand, og i denne Periode af sit Liv var han ude for en højst dramatisk og uhyggelig Oplevelse, som gennem lang Tid var et almindeligt Samtaleemne herhjemme. Damperen »Lars Kruse« blev under Krigen torpederet i Nordsøen, og Maskinmester *B. E. A. Møller* var den eneste af Besætningen, som blev reddet. Han klamrede sig til en Bjælke, og før Hjælpen kom, havde han i over et Døgn drevet om paa Havet.

PERSONALIA

50 Aar

Speditør *I. L. Simonsen*, Indehaver af Firmaet *H. I. Simonsen & Co.*, fyldte Søndag 50 Aar.

Firmaet blev stiftet i 1878 af *H. I. Simonsen* og *Georg Simonsen*. I 1912 blev Speditør *I. L. Simonsen* ved sin Onkels Død og efter lige at være blevet cand. jur., knyttet til Firmaet. Tre Aar senere udnævntes han til Prokurist, og i 1918 blev han Medindehaver. Da Faderen døde i 1930 overtog han hele Firmaet.

60 Aar

Den svenske Skibshandler *Mons Bengtsson* i Leilh, velkendt ogsaa paa danske Skibe, der anløber denne By, fylder 60 Aar 1. November.

Den 2. November fylder Fører i Det forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *Emil Pade*, 60 Aar. Kaptajn Pade er Fører af s.s. »København«.

3. November fylder Kaptajn *A. Christoffer Jensen* 60 Aar. Kapl. Jensen er Fører i *D. F. D. S.* af s.s. »Rohne«.

Jubilæum

Den 21. Oktober fejrede 1. Maskinmester i s.s. »Wm. Malling«, *Rasmus Jakobsen* 25 Aarsdagen for sin Ansættelse i »Det Danske Kulkompagni«.

POSITIONSLISTE PR. 25. OKTOBER 1938

A

s.s. *Aalborg* afg. Kemi 21.10.
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Bremen 4.10.
s.s. *Aarø* ank. N. Waterweg 13.10.
s.s. *Aase* afg. Gibraltar 20.10. til London & Antwerpen.
m.l. *Aase Mærsk* ank. Rotterdam 12.10.
s.s. *Absalon* ank. Gelle 17.10.
m.s. *African Reefer* ank. Tel Aviv 25.10.
m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, afg. Genoa til P. Empedocle 24.10. udg.
s.s. *Agnete* afg. Malmø 19.10. til Danzig.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Ghent 13.10. til St. John's (N. B.).
s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 19.10. til River Plate.
s.s. *Alf* ank. Ostende 19.10.
s.s. *Alfa* ank. Horten 25.10.
s.s. *Algarve* ank. Hobro 25.10.
s.s. *Algier* afg. Lissabon 23.10. til Antwerpen.
m.s. *Almena* afg. New York 14.10. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Antwerpen til Hamburg 22.10. udg.
m.s. *Allsund*, Hansen, pass. Helsingør Red 24.10. p. R. t. Portland, Maine.
m.s. *American Reefer* pass. Christobal 16.10.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Astoria 20.10. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* pass. Malla 19.10.
s.s. *Anna* ank. Klakevik 23.10.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Yokohama 18.10.
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Haifa til Rotterdam 22.10. hjg.
s.s. *Anne* ank. Kbhvn. 18.9.
m.s. *Argentina* ank. San Pedro 17.10.
m.s. *Arizona* ank. Kbhvn. 21.10.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Ita 14.10.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Yokohama 21.10.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Beiro 23.10. udg.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Danzig 19.10.
s.s. *Aslaug* afg. Kalundborg 19.10. til Danzig.
m.s. *Asnæs* pass. Helsingør 25.10.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, forv. afg. Norfolk Va. 24.10.
s.s. *Astra* ank. Progreso 16.10.
s.s. *Astrid*, Madsen, i Timecharter paa Vestindien.
m.s. *Australian Reefer* pass. Christobal 24.10.
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Kap Verde for Sydney 11.6. udg.
s.s. *Avance* ank. Hull 15.10.

B

s.s. *Belgien* afg. Oslo 19.10.
m.l. *Bente Mærsk* afg. Pauillac 5.10.
s.s. *Bergenshus* afg. Aalesund 25.10. nordover.

s.s. *Bertha* afg. Trångsund 15.10.
s.s. *Bes* pass. Skagen 7.10.
s.s. *Betta* ank. Dalsbruk 20.10.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Nuevitas 9.10.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Norfolk 24.10.
s.s. *Birgitte* afg. Porsgrunn 22.9. til St. Stephen.
s.s. *Birte*, Andersen, ank. Leningrad 18.10.
s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. Onega 11.10.
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Hamburg til Kbhvn. 25.10. hjg.
m.s. *Bornholm* ank. Philadelphia 20.10.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Gdynia 21.10.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. North Sydney, N. S. 24-25.10.
s.s. *Brasilien* ank. Kbhvn. 25.10.
m.s. *Basilian Reefer* afg. Rio de Janeiro 22.10.
s.s. *Britta* afg. Stettin 25.10.
m.s. *Bretagne* ank. Wani 25.10.
s.s. *Broholm* afg. Mersin 22.10. til Izmir.
s.s. *Brynhild* afg. Neufahrwasser 21.10. til Natal.

C

m.s. *California* afg. Buenos Aires 24.10. til Santos.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. St. Thomas til London 21.10. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Rio de Janeiro 25.10.
s.s. *Carmen* pass. Gibraltar 26.10.
m.l. *Caroline Mærsk* afg. Hamburg 29.9.
s.s. *Charkow* afg. Randers 25.10. til Dok i Helsingør.
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Jaffa 15.10.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Oslo til Las Palmas 24.10. udg.
m.s. *Chilian Reefer* pass. Dungeness 24.10.
m.s. *Chr. Holm* afg. North Shields 22.10. til Caripito.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Nova Scotia 11.10.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New Orleans 15.10.
s.s. *Christiansborg* pass. Ushant 21.10.
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Odense 24.10. til Gdynia.
s.s. *Clara*, Jensen, pass. Skagen 23.10. p. R. t. London.
m.s. *Columbia*, Bronér, ank. Tokio.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Tanga 15.10.
s.s. *Cyril*, Farup, ank. Boston, Mass. 22.10.

D

s.s. *Dagmar* ank. London 25.10.
s.s. *Dagmar* afg. Algier 24.10.
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Stockholm 12.10. til Aarhus.
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Kbhvn. 24.10.
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Singapore til Bangkok 24.10. udg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

25.10.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEWYORK	471,50	AMSTERDAM	256,25
BERLIN	188,55	STOCKHOLM	115,55
PARIS	12,70	OSLO	112,70
ANTWERPEN	79,75	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	107,05	PRAG	16,35
ROM	25,00	WARSAWA	89,00

m.s. *Danmark* afg. Burfleet 16.10. til Aruba.
s.s. *Delaware* ank. Herøen 24.10.
m.s. *Duala*, Larsen, ank. San Pedro 24.10. udg.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Kuba 13.10.
s.s. *Ebro* afg. Kbhvn. 21.10. til Oporto.
s.s. *Edv. Nissen* afg. Tail of Bank 19.10. til U.S.A.
s.s. *Effie Mærsk* afg. Oslo 11.10. til Honningsvaag.
ss. *Egholm* afg. Algier 19.10. til Alexandria.
m.s. *Egyptian Reefer* ank. Seattle 24.10.
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Aruba 9.10.
s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. New Orleans La. 3.10.
s.s. *Elisabeth* ank. Themsen 14.10.
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Safi 13.10.
s.s. *Ellen* afg. Mistley 20.10. til Antwerp.
s.s. *Ellensborg* ank. London 21.10.
s.s. *Else* afg. Rotterdam 24.10.
s.s. *Enmanuel* afg. Worhington 25.10. til Glasgow.
s.s. *Emilie Mærsk* ank. Antwerpen 12.10.
m.l. *Enma Mærsk* afg. Bahrein 8.10.
s.s. *Energi* forv. ank. Horsens 25.10.
s.s. *England*, Stengade, afg. Aalborg 24.10. til Grange-mouth.
s.s. *Enigheden* oplagt.
s.s. *Erik Boye* pass. Helsingør 21.10. sydg.
s.s. *Erna* ank. Rouen 24.10.
m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 19.10. hjg.
s.s. *Ester* pass. Helsingør 23.10.
s.s. *Esther Maria*, Lisberg, pass. Lødingen 20.10.
s.s. *Estland* ank. South Alloo 22.10.
s.s. *Estrid* afg. Rio de Janeiro 29.9. til Hamburg.
m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Kingston til Panama Canal 22.10. udg.

F

m.s. *Fano* ank. Kbhvn. 25.10.
s.s. *Fano*, Korff, ank. Dieppe 22.10.
s.s. *Finland* afg. Aarhus 19.10.
m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. San Francisco 21.10. udg.
s.s. *Flynderborg* ank. King's Lynn 23.10.
s.s. *Frankig* afg. Methil 19.10. til Kbhvn.
s.s. *Fredensborg* ank. Albany 23.10.
s.s. *Frederiksborg* ank. Dover 25.10.
s.s. *Freya* ank. Oslo 13.10.
s.s. *Frida* pass. Cristobal 12.10.
s.s. *Frode* ank. Houston 22.10.
s.s. *Fylla* afg. Koivisto 17.10. til Folkestone.

G

s.s. *Gerd* afg. Baltimore 22.9. til Guanta.
s.s. *Gerda* pass. Tunis 23.10.
s.s. *Gerda Toft* ank. Dublin 23.10.
s.s. *Georgia* afg. Kbhvn. 30.9. til Gulfen.
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. San Pedro 8.10.
s.s. *Grete* pass. Dungeness 24.10.
m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 6.10.
s.s. *Gronland* ank. Køge 25.10.
s.s. *Gorm* afg. Newcastle-on-Tyne 13.10. til Norfolk, Va.
s.s. *Gudena* afg. Gøteborg 13.10. til Bordeaux.
s.s. *Gudrun* ank. Oslo 3.10.
m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Rotterdam 15.10.
s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 19.10.
s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Dover 13.10. uslg.
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Chefoo 16.9. til Shanghai.
s.s. *Gyda* pass. Dungeness 13.10. p. R. t. Alexandrin.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Mautytuo 25.10.
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 24.10.
s.s. *Halfdan* afg. Dunkirk 24.10. til Havre.
s.s. *Halland* pass. Kbhvn. 25.10. p. R. t. Liverpool.
s.s. *Hanne* pass. Lødingen 28.9. nordg.
s.s. *Hans Broge* afg. Hull 20.10. til Huelva.
s.s. *Hans*, From, afg. Danzig 25.10. til Klaipeda.
s.s. *Hans Mærsk* afg. Sydney C. B. 9.10.
s.s. *Harald* ank. Kbhvn. 23.10.
s.s. *Harriet* pass. Gibraltar 24.10.
s.s. *Helga* ank. Valpaaiso 18.10.
s.s. *Helene* pass. Helsingør 23.10.
m.s. *Helvig* afg. Helsingør 12.10. til Kalifornien.
m.s. *Henning Mærsk* afg. Corpus Christi 10.10. til Havre.

s.s. *Henry Tegner* pass. Kbhvn.s Red 16.10.
m.s. *Herdis* afg. Las Palmas 14.10.
s.s. *Hilde* pass. Spurn Hd. 21.10. indg.
s.s. *Hindholm* ank. Liverpool 21.10.
s.s. *Holland* ank. Cayenne 19.10.
s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 24.10.

I

s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Archangel 15.10.
s.s. *Ingeborg S.* pass. Gibraltar 15.10.
s.s. *Inger* pass. Finnisterre 25.10.
s.s. *Inger Toft* afg. Huelva 21.10.
m.s. *India*, Krarup, pass. Aden p. R. t. Suez 24.10. hjg.
s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Dover 25.10.
m.s. *Irland* afg. Swansea 15.10. til Canada.
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Leith 23.10.
s.s. *Ivar* afg. New York 4.10. til Oslo.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 23.10.
s.s. *Jakob Mærsk* afg. Bremen 4.10. til Kanada.
m.l. *Jane Mærsk* pass. Beachy Head 13.10. til Tampico.
m.s. *Java*, Christensen, ank. Manila 25.10. hjg.
s.s. *Jenny* afg. Cardiff 21.10.
s.s. *Jessie Mærsk* afg. New York 14.10.
s.s. *Johanne* ank. Kbhvn. 22.10.
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Danzig 19.10. til Bordeaux.
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 24.10.
s.s. *Jonna* afg. Rio de Janeiro 19.10.
s.s. *Juliane* ank. Kbhvn. 18.10.
m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Bangkok 23.10. udg.
s.s. *Jutta* pass. Kbhvn. 24.10.
s.s. *Jagersborg* pass. Kbhvn. 21.10.
s.s. *Jytte* afg. Blyth 19.10. til Kbhvn.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Kbhvn. 22.10. til St. Louis du Rhone.
s.s. *Kalø*, Brockmann, ank. Klaipeda 12.10.
s.s. *Karen Toft* ank. Kbhvn. 23.10.
s.s. *Karen* pass. Skagen 18.10.
s.s. *Karla* afg. Haifa 21.10.
s.s. *Katholm* i Dok i Frederikshavn.
m.l. *Katrine Mærsk* afg. Bilbao 12.10.
s.s. *Keiserinde Dagnar* ank. Veitsiluoto 18.10.
s.s. *Kentucky* afg. New York 25.10. til Oslo.
s.s. *Kirsten* afg. Hamburg 13.10. til Irland.
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. London 17.10. til Antwerpen.
s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, afg. Onega 17.10. til Bordeaux.
s.s. *Knud* ank. Esbjerg 25.10.
s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
s.s. *Knud Villemoes* ank. Hartlepool 20.10.
s.s. *Knut* ank. Oran 18.10.
s.s. *Kongea* afg. Melhil 18.10. til Lemvig.

L

m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. P. Swettenham til Penang 25.10. hjg.
s.s. *Lars Kruse* oplagt.
s.s. *Laila* afg. Arica 20.10.
s.s. *Laura* afg. Buenos Aires 22.10.
m.s. *Leise Mærsk* afg. Havana 26.9.
s.s. *Lica Mærsk* pass. Hirtshals 12.10. vestg.
s.s. *Lifland* ank. Aalborg 4.10.
s.s. *Lilian* afg. Gdynia 24.10.
s.s. *Lilleborg* afg. Tyne 11.10.
s.s. *Lily* pass. Kbhvn.s Red 19.10.
s.s. *Linda* pass. Kbhvn. 24.10.
s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 21.10.
s.s. *Lotta* pass. Pentland Firth 25.10.
s.s. *Lotte* ank. Inmingham 21.10.
m.s. *Louisiana* afg. Buenos Aires 4.10. til Madeira.
m.s. *Lundby* afg. Georgetown 22.10. for Montreal via Trinidad og Barbados.
s.s. *Lynæs* pass. Hammeren 15.10.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Quebec 15.10.
s.s. *Magnus* ank. Havre 23.10.
s.s. *Maja* ank. Rouen 23.10.
m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. San Francisco til Panama Canal 21.10. hjg.
s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Panama City 14.10.
s.s. *Marna* afg. New York 21.10.
m.s. *Marchen Mærsk* ank. Manila 25.9.
s.s. *Margit*, Johansen, afg. Leningrad 24.10. til Ghent.
s.s. *Margrete* ank. Ymuiden 20.10.
s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 24.10.
s.s. *Marianne* afg. Hartlepool 19.10. til Tyne.
s.s. *Marie Toft* ank. Rouen 24.10.
m.l. *Marie Mærsk* afg. Las Piedras 30.9.
s.s. *Marit Mærsk* afg. Frederiksstad 7.10.
m.s. *Marocco* afg. Oran 24.10. til Algier.
s.s. *Martin Carl*, Rasmussen, afg. Hamburg 15.10.
s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Huelva 20.10.

s.s. *Marx* ank. Mantyluoto 17.10.
 s.s. *Maryland* ank. Kbhvn. 20.10.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Quebec 11.10. til Port Williams.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Suez til Aden 24.10. udg.
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 15.10. til Rotterdam.
 s.s. *Mette* ank. Aalborg 24.9.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Singapore 16.9. til Swatow.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Blyth 22.10. til Kbhvn.
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.
 s.s. *Najaden* ank. Kbhvn. 26.10.
 s.s. *Nancy* ank. Sundsvall 25.10.
 s.s. *Nerma* afg. Savona 25.10.
 s.s. *Nevada* afg. Santos 29.10. til Rio.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Baltimore 12.10.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Cristobal 19.10.
 s.s. *Niels R. Finsen* forv. afg. Archangel 27.10.
 s.s. *Niobe* pass. Finnisterre 25.10.
 s.s. *Norco* afg. Kbhvn. 19.10. til Svendborg.
 m.s. *Nordbo* ank. Hamburg 6.10.
 s.s. *Nordborg* ank. Guantanamo 20.10.
 s.s. *Nordby* ank. London 21.10.
 m.s. *Norden* afg. Galveston 14.10.
 m.s. *Nordfarer* afg. Baltimore 4.10. til Buenos Aires.
 m.s. *Nordhavet* afg. Cardiff 19.10. til Buenos Aires.
 m.s. *Nordhval* ank. Portland 30.9.
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 13.10. til New York.
 s.s. *Nordlys* ank. Hull 13.10.
 m.s. *Nordpol* ank. Hondagua 3.10.
 m.s. *Nordvest* ank. Moji 8.9.
 m.s. *Normandiet* afg. St. John N. B. 16.10. til Buenos Aires.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 25.10.
 s.s. *Olga* afg. Frederikshavn 10.10.
 m.s. *Olga S.* afg. Alexandria 10.10. til Tel Aviv.
 s.s. *Olaf* afg. Leningrad 25.10. til Grimsby.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. St. John's N.F. 11.10.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Quebec 22.10.
 m.s. *Oregon* afg. Rotterdam 20.9. til River Plate.
 s.s. *Orion* ank. Leith 18.10.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Onega 22.10. til Marseilles.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Swansea 14.10.
 s.s. *Ove Toft* pass. Kbhvn. 23.10.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Grangemouth 6.10. til Chatham (Mass.).
 s.s. *P. N. Damm* ank. Kuba 17.10.
 m.s. *Panama*, Juul-Christensen, ank. Nakskov 24.10. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Oslo 20.10.
 s.s. *Paula* afg. Gdynia 24.10.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Philadelphia 21.10.
 s.s. *Petta* ank. Dalsbruk 20.10.
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Aden til P. Said 21.10. hjg.
 s.s. *Pia* pass. Hook of Holland 21.10.
 s.s. *Polly* ank. Tyne 15.10.
 s.s. *Prins Knud*, Heinrich Petersen, ank. Dundalk 16.10.

R

m.s. *Ragnhild* ank. London 15.10.
 s.s. *Randa* ank. Grangemouth 19.10.
 s.s. *Riga* afg. Lappvik 25.10.
 s.s. *Rigmor* pass. Skagen 16.10.
 s.s. *Rikke* afg. Baltimore 19.10. til Hamburg.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 24.10.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Kopewik 16.10. til Archangel.
 s.s. *Robert* ank. Southampton 16.10.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. N. Waterweg 20.10.
 s.s. *Rosenborg* afg. Casablanca 24.10.

S

s.s. *Saga* afg. Drammen 24.10. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. New York 29.9.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. New York 19.10.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Køge 22.4.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Boulogne 24.10.
 s.s. *Sejra*, Teilmann-Thomsen ank. New York 28.9.
 m.s. *Selandia*, Væring, ank. Kbhvn. 19.10.
 s.s. *Selma* afg. Kemi 26.10.
 s.s. *Sessa* afg. New York 19.10.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Hamburg 24.10. hjg.
 s.s. *Sicilien* afg. Antwerpen 24.10. til Alexandria.
 s.s. *Signe* ank. Gefle 20.10.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Sigril* ank. Zaandam 17.10.
 s.s. *Sigrun* afg. Dunkirk 22.10. til Middelfart.
 s.s. *Silkeborg* afg. Onega 21.10.
 s.s. *Skaane* afg. Grangemouth 24.10. til Kbhvn.
 s.s. *Skagen* afg. Leningrad 24.10.
 s.s. *Skagerak* ank. Kuusiluoto 16.10.
 s.s. *Skandia* ank. Aruba 23.10.
 s.s. *Skjold* afg. Danzig 25.10. til Tallinn.
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 20.10.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 25.10. til Gdynia.
 m.s. *Slesvig* paa Prøvetur i Sundet 1.11.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Cardiff 28.9. til Newfoundland.
 s.s. *Sophie* ank. Workington 17.10.
 s.s. *Stadion II* ank. Stettin 23.10.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. New York 20.10. til Caibarien.
 s.s. *Stella* ank. Antwerp 22.10.
 m.s. *Stensby* laster i Vancouver Distr. for Taku Bar.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Panamakanalen 14.10.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Archangel 22.10. til Vilvorde.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. London 10.10.
 s.s. *Svanhild* afg. Gøteborg 19.10. til Portland, Me.
 s.s. *Svanholm* afg. Antwerpen 21.10. til Casablanca.
 s.s. *Svava* afg. Kbhvn. 22.10. til Antwerpen.
 s.s. *Svend Pii* pass. Dungeness 13.10. vestg.
 s.s. *Soborg* pass. Cape Roca 24.10.

T

s.s. *Taarholm* ank. Manchester 24.10.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 21.10.
 s.s. *Tanja* afg. Zeebrugge 24.10.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Yokohama 5.10.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Rudkøbing 27.10. til Scotland.
 s.s. *Tekla* ank. Haderslev 12.10.
 s.s. *Tennessee* afg. St. Vincent 20.10. til Madeira.
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 13.10.
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 25.10. til Middelfart.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Kbhvn. 25.10. til Danzig.
 s.s. *Tove* afg. Gøteborg 12.10. til Leningrad.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Prinzapolka 9.10.
 s.s. *Transporter* ank. Methil 18.10.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Wiborg 26.10. til Tyne.
 s.s. *Trondhjem* ank. Kbhvn. 25.10.
 s.s. *Tula* afg. Swansea 21.10. til Kbhvn.
 m.s. *Tunis* afg. Palermo 24.10. til Lissabon.
 m.s. *Tureby* afg. New York 17.10. for Rio, Santos, Buenos Aires og Rosario.

U

s.s. *Uffe* ank. Leningrad 19.10.
 s.s. *Ulla* ank. Aalborg 17.10.
 s.s. *Ulrik Holm* lossen i Kbhvn. 18.10.
 s.s. *Uranienborg* ank. New York 16.10.

V

s.s. *Valborg* ank. Methil 11.10.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Derwenthaugh 20.10. til Danmark.
 s.s. *Venus* afg. Newport News 12.10.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Kopervik 16.10. til Archangel.
 s.s. *Viborg* ank. Aarhus 23.10.
 s.s. *Viola* pass. Beachy Head 13.10. p. R. t. Amerika.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 15.10. til River Plate.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.

W

s.s. *Wilh. Colding* ank. Kolding 15.10.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 23.10.
 m.s. *Westralia*, Barfoed, pass. Kingsbridge 19.10.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 25.10. til Nørresundby, Aalborg og Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Leningrad 23.10.

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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

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. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandværkskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

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)

HAMMERENSGADE 6 · KØBENHAVN K · TLF.: C. 7809



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indhavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassetiere

Forlang ill. Katalog

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

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



Weiolin Skibsfarver

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vibeco**ROTTERDAM**Telephones:
84880 (3 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CADENIUS & GRAHN A/S

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 26. Oktober 1938.

Nr. 43.

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

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

I. Østersøen.

3046. (T). Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Hammerhavnen. Indløb tilsandet. Indløbet til *Hammerhavnen* er tilsandet. Dybden er i Øjeblikket i N.-Siden 3,5 m, i Fyrlinien 3,6 m og i S.-Siden 3,8 m.
c. 55° 16',7 N. 14° 45',7 E.
(E. f. S. Nr. 42/3041 1938. Havnelods, Side 82.)

3047. Sverige. Landsort. Fyr og Taagesignal forandret.

(U. f. s. Nr. 42/2859. Stockholm 1938.)

1. *Landsort* Hovedfyr paa c. 58° 44',4 N. 17° 52',2 E. er forandret til at vise 5 Blink hver 1^m, Blink 0,8^s, Mærke 21,9^s, Blink 0,6^s, Mærke 4,1^s, Blink 0,6^s, Mærke 4,1^s, Blink 0,6^s, Mærke 4,1^s, Blink 0,6^s, Mærke 21,9^s.

Lysevnen er betydelig forøget.

2. Bifyret er uforandret, men Lysevnen er betydelig forøget.

3. Taagesignalet med Knaldsignal er forandret til Taagesignal med Nautofon, Et-Stød af 4^s. Varighed hver 15^s.

(E. f. S. Nr. 16/1181 og 38/2726 1938. Kort Nr. 268.)

3048. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Rauma. Ledebaaker nedlagt.

(U. f. s. Nr. 29/779. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte Ledebaaker er permanent nedlagt:

a. *Rihtiniemi* (øvre) paa 61° 04' 09" N. 21° 21' 06" E.

b. *Mustajäkari* (nedre) paa 61° 04' 30" N. 21° 20' 54" E.

3049. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Rauma. Ledebaaker opført.

(U. f. s. Nr. 29/780. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte nye Ledebaaker er opført:

a. *Kiuvaskari* (øvre) paa 61° 04' 44" N. 21° 20' 20" E. En hvid Firkant paa Jernstøtter.

b. *Petäjäkari* (nedre) paa 61° 05' 07" N. 21° 20' 10" E. En hvid Firkant paa Jernstøtter.

Baakerne er overet i Pejling c. 169°.

- 3050. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Hamina. Hilloniemi. Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 29/774. Helsingfors 1938.)
1. *Hilloniemi övre* Fyr paa $60^{\circ} 31' 28''$ N. $27^{\circ} 09' 26''$ E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s .
2. *Hilloniemi nedre* Fyr paa $60^{\circ} 31' 19''$ N. $27^{\circ} 09' 21''$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$. Flammens Højde: $5,5$ m.
Iøvrigt er Fyrene uforandret.
(Kort Nr. 277.)
- 3051. (P). Finland. Finske Bugt. Indløbet til Hamina. Kakarkari Fyr forandret.**
Lysvinkler forandres.
(U. f. s. Nr. 29/773. Helsingfors 1938.)
1. *Kakarkari* Fyr paa $60^{\circ} 31' 49''$ N. $27^{\circ} 11' 54''$ E. er forandret til at vise Et-Blink hver 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$.
2. En ny rød Lysvinkel vil blive indlagt i Fyret.
(Kort Nr. 277.)
- 3052. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Hamina. Nurmilahti Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 29/772. Helsingfors 1938.)
Nurmilahti Fyr paa $60^{\circ} 31' 59''$ N. $27^{\circ} 12' 18''$ E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelse hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s .
(Kort Nr. 277.)
- 3053. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Kinnarit. Ny Ledefyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 29/776. Helsingfors 1938.)
1. Paa *Kinnarit övre* Ledebaake paa $60^{\circ} 25' 48''$ N. $27^{\circ} 41' 55''$ E. er anbragt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Flammens Højde: 20 m. Synsvide: 14 Sm.
2. Paa *Kinnarit nedre* Ledebaake paa $60^{\circ} 25' 50''$ N. $27^{\circ} 42' 29''$ E. er anbragt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: $11,5$ Sm.
Ledefyrene er overet i Pejling c. 263° .
(Kort Nr. 277.)
- 3054. Finland. Finske Bugt. Uuras. Uuraanportti. Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 29/778. Helsingfors 1938.)
Uuraanportti norra Fyr paa $60^{\circ} 36' 40''$ N. $28^{\circ} 34' 17''$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 4^s , Blink $0,6^s$, Mørke $0,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$.
Iøvrigt uforandret.
(Kort Nr. 277.)
- 3055. Tyskland. Rügen. Arkona NE. Bombe tabt. Advarsel.**
(N. f. S. Nr. 42/4550. Berlin 1938.)
En skarpladt Bombe er tabt paa c. $54^{\circ} 44',3$ N. $13^{\circ} 33',0$ E. i 42 m Vand, c. $5,3$ Sm. NE. for *Arkona*.
Man advares imod at fiske eller ankre i Nærheden af ovennævnte Plads.
- 3056. (T). Tyskland. Warnemünde Havneindløb. Dybde aftaget.**
(N. f. S. Nr. 42/4436. Berlin 1938.)
Dybden i Havneindløbet mellem Molerne er paa Grund af Tilsanding i Øjeblikket kun 6 m. En Oprensning til 7 m vil snarest finde Sted.
c. $54^{\circ} 11'$ N. $12^{\circ} 05'$ E.
(Se Tillæg.)

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

- 3057. Danmark. Sundet. Kalveboderne. Køge Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.**
Fra den 1. November 1938 vil for de nedenanførte Afspærringsomraader nedenstaaende Afspærringssignaler blive anvendte ved Skydning fra *Amager Fæled*.

	Flag- signaler	Kuglesignaler				Projektører	
	Faste Batteri	1. Signal- mast	2. Signal- mast	3. Signal- mast	4. Signal- mast	Konge- lunds Batteri	kun om Natten
Lille Afspæ- ring til Grøften, c. 300 m S. f. Sdr. Tværvej	1 Flag	2 Kugler helt oppe	1 Kugle helt oppe				
Stor Afspæ- ring indtil 3 km fra Land og ind- til en Linie Ø.-V. gennem Slusen ved Nøragers- minde	2 Flag over hin- anden	2 Kugler helt oppe	2 Kugler helt oppe	2 Kugler helt oppe	1 Kugle helt oppe		Desuden 1 Lys- kaster paa faste Batteri med Lys- keglen rettet mod Syd under Elevation af 30°
Størst Afspæ- ring indtil 4 km fra Land og S.S.V. for Kongelun- den indtil 6 km fra Land	2 Flag over hin- anden	2 Kugler helt oppe	2 Kugler helt oppe	2 Kugler helt oppe	2 Kugler helt oppe	1 Kugle helt oppe	

Signalmasterne Nr. 1, 2, 3 og 4 er anbragt i Fælledgærdet, der løber Nord--Syd parallelt med *Amagers Vestkyst* henholdsvis c. 1 700 m, c. 3 700 m, c. 5 800 m og c. 8 000 m fra *Faste Batteri*.

Ved Natskydning lyses med en Projektør under en Elevation paa 30° fra *Faste Batteri* mod ret Syd.

3058. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 21. Oktober d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,0 m i E.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten af Renden og 4,5 m i W.-Siden af Renden. Opmaalingen er foretaget i Tøndelinierne, som for Tiden ligger 4—10 m udenfor Baakelinierne.

c. 54° 52' N. 12° 13 $\frac{1}{4}$ ' E.

(E. f. S. Nr. 38,2787 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3059. Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm Løb B Lystønde atter paa Plads.

Lystønden *Sælhundeholm Løb B* paa c. 56° 41' N. 8° 15' E. er atter paa Plads og i Orden.

(E. f. S. Nr. 41/2974 1938.)

3060. Norge. Oslofjord. Hurumlandet. Ramvikholmen. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 26 Oslo 1938.)

Paa Holmens N.-Pynt paa 59° 31' 11" N. 10° 32' 23" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 6,5 m. Synsvidde: 7,5 Sm for hvidt, 4,8 Sm for rødt og 3,7 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 49° til 52°. | 5. Grønt i Pejll. fra 164° til 217°. |
| 2. Hvidt i --- - 52° - 74°. | 6. Rødt i --- - 217° - 223°. |
| 3. Rødt i --- - 74° - 150°. | 7. Hvidt i --- - 223° - 242°. |
| 4. Hvidt i --- - 150° - 164°. | 8. Grønt i --- - 242° - 255°. |
- A n m. 8 m *Vealosgrunnen* ligger i Lysvinkel Nr. 7.
Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

3061. Norge. Oslofjord. Breiangeren. Mølen. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1938.)

Paa 59° 28' 52" N. 10° 30' 01" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 9^s. Flammens Højde: 7,3 m. Synsvidde: 7,2 Sm. Fyrlanterne paa et lille Træhus. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3062. Rusland. Hvide Hav. Banka Kedovka. Aftmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 2221. London 1938.)

Den røde Spidstønde paa c. 66° 32' N. 41° 57' E., c. 7,8 Sm 282° fra *Cape Voronov* Fyr, er ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 7^s.

3063. Norge. Ingøy. Store Gåsøy Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Store Gåsøy Fyr* paa c. 71° 05',₁ N. 24° 11',₆ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- 1.—8. Som før. 9. Rødt i Pejll. fra 348° til 16°.

3064. Norge. Finmark. Kvaløy. Ytre Forsøloy. Ledefyr tændt.

(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1938.)

Ved Indløbets W.-Side er tændt følgende Ledefyr:

a. Forfyr paa 70° 43' 44" N. 23° 49' 09" E. Hvidt Et-Blink c. hver 3^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s. Flammens Højde: 8,5 m. Synsvidde: 5,5 Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

b. Bagfyr 170 m 205° fra Forfyret. Rødt, fast Lys. Flammens Højde: 17,8 m. Synsvidde: 6,8 Sm. Fyrlanterne paa Pæl. Fyret lyser i Pejlinger fra 195° til 215°, stærkest i Linien Fyrene overet i Pejling 205°, som leder 200 m E. om E.-ligste Jernstang paa *Ladoskjærgrunnene*.

Brændetid: 18. August—18. April.

3065. Norge. Finmark. Kvaløy. Indre Forsøloy. Ledefyr tændt.

(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1938.)

Nedennævnte nye Ledefyr er tændt:

a. Forfyr paa W.-lige Jernstangs Plads i *Indre Forsøloy Havn* paa 70° 43' 22" N. 23° 49' 21" E. Grønt Et-Blink c. hver 3^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 2,5 Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

b. Bagfyr 500 m 177° fra Forfyret. Grønt, fast Lys. Flammens Højde: 8,8 m. Synsvidde: 5,5 Sm. Fyrlanterne paa Pæl. Fyret lyser i Pejlinger fra 167° til 187°, stærkest i Linien Fyrene overet i Pejling 177°, som leder midt i Løbet mellem *Forsøloy* og *Kvaløy*.

Brændetid: 18. August—18. April.

3066. Norge. Skrolsvik. Skrolsvik Molo. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1938.)

Paa Molehovedet er paa 69° 03' 56" N. 16° 49' 08" E. tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 2,5 Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

Brændetid: 15. August—21. April.

3067. Norge. Tranøy Fyr Lysevne atter normal.

(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1938.)

Lysevnen for *Tranøy Fyr* paa c. $68^{\circ} 11',_0$ N. $15^{\circ} 36',_1$ E. er atter normal.

(E. f. S. Nr. 36/2831 1937.)

3068. Norge. Brønnøysund. Rødskjærsmaget Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1938.)

Rødskjærsmaget Fyr paa c. $65^{\circ} 28',_8$ N. $12^{\circ} 13',_3$ E. er forandret til at vise rødt, fast Lys. Flammens Højde: 4 m.

(E. f. S. Nr. 33/2417 1938.)

3069. Norge. Beitstadvfjorden. Venesodden Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Venesodden Fyr* paa c. $63^{\circ} 52',_8$ N. $11^{\circ} 03',_1$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Hvidt i Pej. fra 138° til 215° . | 4. Hvidt i Pej. fra 253° til 345° . |
| 2. Rødt i — - 215° - 232° . | 5. Rødt i — - 345° - 356° . |
| 3. Grønt i — - 232° - 253° . | |

3070. Norge. Beitstadvfjorden. Skarnsund. Kjerringvikodden. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1938.)

Paa $63^{\circ} 50' 30''$ N. $11^{\circ} 04' 40''$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$. Flammens Højde: $5,9$ m. Synsvidde: $5,3$ Sm. Fyrlanterne paa et lille Træhus. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

3071. Norge. Trondheimsfjorden. Høsholmene. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1938.)

Paa $63^{\circ} 50' 08''$ N. $11^{\circ} 18' 30''$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser. To-Formærkelser. Flammens Højde: $13,5$ m. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Lille Jernhus paa Stenfundament. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra 267° til 277° . | 7. Grønt i Pej. fra 44° til 73° . |
| 2. Hvidt i — - 277° - 284° . | 8. Hvidt i — - 73° - 90° . |
| 3. Grønt i — - 284° - 299° . | 9. Rødt i — - 90° - 103° . |
| 4. Hvidt i — - 299° - 324° . | 10. Grønt i — - 103° - 156° . |
| 5. Rødt i — - 324° - 358° . | 11. Hvidt i — - 156° - 167° . |
| 6. Hvidt i — - 358° - 44° . | 12. Rødt i — - 167° - 178° . |

Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

3072. Norge. Trondheimsfjorden. Sandsøra. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1938.)

Paa $63^{\circ} 44' 40''$ N. $11^{\circ} 02' 40''$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser. Tre-Formærkelser. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra 232° til 237° . | 7. Hvidt i Pej. fra 304° til 323° . |
| 2. Hvidt i — - 237° - 258° . | 8. Grønt i — - 323° - 343° . |
| 3. Rødt i — - 258° - 275° . | 9. Hvidt i — - 343° - 351° . |
| 4. Grønt i — - 275° - 294° . | 10. Rødt i — - 351° - 50° . |
| 5. Hvidt i — - 294° - 299° . | 11. Hvidt i — - 50° - 68° . |
| 6. Rødt i — - 299° - 304° . | 12. Rødt i — - 68° - 82° . |

Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

3073. Norge. Trondheimsleia. Rognan Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i *Rognan Fyr* paa c. $63^{\circ} 34',_1$ N. $9^{\circ} 16',_9$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1.—2. Som før. | 5. Grønt i Pej. fra 93° til 121° . |
| 3. Rødt i Pej. fra 29° til 90° . | 6.—9. Som før. |
| 4. Hvidt i — - 90° - 93° . | |

- 3074. Norge. Trondheimsleia. Hestvika. Leikua. Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1938.)
Paa $63^{\circ} 34' 00''$ N. $9^{\circ} 14' 20''$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: $5,5$ Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.
Brændetid: 27. Juli—10. Maj.
- 3075. Norge. Trondheimsleia. Hestvika. Grindvikgrunnen. Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1938.)
Paa $63^{\circ} 33' 38''$ N. $9^{\circ} 12' 32''$ E. er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink c. hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$. Flammens Højde: $4,5$ m. Synsvidde: $3,5$ Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.
Brændetid: 27. Juli—10. Maj.
- 3076. Norge. Skudenes. Bell Rock. Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1938.)
Paa Molehovedet ved *Bell Rock*, E.-lige Indløbs N.-Side, er paa $59^{\circ} 08' 35''$ N. $5^{\circ} 16' 36''$ E. tændt 2 røde, faste Fyr, lodret for hinanden. Flammens Højde henholdsvis 6 m og $4,5$ m. Fyrpæl.
Brændetid: 8. Juli—29. Maj.
- 3077. (T). Danmark. Skallingen S.-Strand. Skydeøvelser. Advarsel.**
I indtil 3 Dage fra den 27. Oktober d. A. at regne vil der daglig fra Kl. 0900 til c. Kl. 1800 blive afholdt Skydeøvelser langs *Skallingen S.-Strand* fra c. 800 m SE. for *Blaavandshuk* Fyr til Høfderne paa *Skalling Ende*. Saa længe Skydning finder Sted, er der rejst Stager med Signalfag (Rødt med hvid Spuns) ved:
Skytsstandplads SE. for *Blaavandshuk* Fyr.
Fyret paa *Skallingen* og
paa Sandsletten S. for *Ho*.
Skallingen Fyr: c. $55^{\circ} 28'$ N. $8^{\circ} 19'$ E.
- 3078. England. Themsen Anduvning. Swin Spitway. Vrag.**
(N. t. M. Nr. 49. Trinity House, London 1938.)
Vraget af en Sejllægter, hvorfra to Master rager over Vandet, ligger sunket paa $51^{\circ} 42' 57''$ N. $1^{\circ} 11' 00''$ E. mellem *Wallet* og *East Swin Channels*, c. $0,325$ Sm NW. for Lys- og Klokketønden *Swin Spitway*.

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

- 3079. Frankrig. Ile Vierge Anduvning. Afmærkning foraudret.**
(A. a. N. Nr. 41/2589. Paris 1938.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 37/2687 1938 meddeles, at de deri omtalte Forandringer i Afmærkningen ved *Ile Vierge* Anduvning er foretaget.
c. $48^{\circ} 42'$ N. $4^{\circ} 27'$ W.
(E. f. S. Nr. 37/2687 1938.)
- 3080. England S.-Kyst. Newhaven. Taagesignal oprettet.**
(N. t. M. Nr. 2187. London 1938.)
Ved det grønne, faste Fyr paa Inderenden af *East Pier* paa c. $50^{\circ} 47'$ N. $0^{\circ} 04'$ E. er oprettet et Taagesignal med Klokke. Signalet er i Virksomhed, naar Kanaldamper ventes eller afgaar.

3081. England. Spithead Anduvning. Lystønder forandret.
(N. t. M. Nr. 2254. London 1938.)
1. Lystønden „*Dean E. bow*“ paa $50^{\circ} 43' (30'')$ N. $1^{\circ} 01' (25'')$ W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s .
2. Lystønden „*Dean Tail*“, c. $1,7$ Sm 110° paa (1), er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s .
(E. f. S. Nr. 42 3017 1938.)
3082. England W.-Kyst. Solway Firth. Maryport. Fyr atter tændt.
(N. t. M. Nr. 2217. London 1938.)
Fyret paa *South Pier* paa c. $54^{\circ} 43' N.$ $3^{\circ} 31' W.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 3:181 1936.)
3083. (T). England W.-Kyst. Solway Firth. Maryport. Havn midlertidig lukket.
(N. t. M. Nr. 2218. London 1938.)
Maryport Havn er indtil videre lukket for al Skibsfart.
c. $54^{\circ} 43' N.$ $3^{\circ} 31' W.$
3084. Skotland W.-Kyst. Eigg Island SW. Skær findes ikke.
(N. t. M. Nr. 2210 London 1938.)
Skæret med under $1,8$ m Vand, der var rapporteret at ligge paa c. $56^{\circ} 53' N.$ $6^{\circ} 13' W.$, c. $0,4$ Sm 184° fra *Bogha na Curaich*, er forgæves eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 33/1990 1935.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3085. Island N.-Kyst. Eyjafjördur. Akreyri. Oplysning om Dybde.
(Meddelelse fra Hydrographic Departement. Admiralty. London 21/10 1938.)
1. I S.-Enden af *Akureyri* Bugt har fundet en betydelig Opgrundning Sted.
2. En Dybde paa $5,5$ m er fundet paa $65^{\circ} 40' (30'')$ N. $18^{\circ} 04' (20'')$ W., $1\ 400$ m 166° fra *Oddeyri* Fyr.
(Kort Nr. 212 og 270.)
3086. Frankrig. Brest Anduvning. Grund.
(N. t. M. Nr. 2194. London 1938.)
En Grund (Klippe) med $7,8$ m Vand er fundet paa $48^{\circ} 19' (30'')$ N. $4^{\circ} 42' (00'')$ W., $0,48$ Sm $152\frac{1}{2}^{\circ}$ fra Semaforen paa *Pointe de Creac'h Meur*.
3087. Frankrig. Raz de Sein. Grund.
(N. t. M. Nr. 2194. London 1938.)
En Grund (Klippe) med $8,2$ m Vand er fundet paa $48^{\circ} 01' (30'')$ N. $4^{\circ} 44' (00'')$ W., $1,27$ Sm $142\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *La Vieille* Fyr.
3088. Frankrig. Croisic Anduvning. La Turballe. Fyr forandret.
(A. n. N. Nr. 41 2590 Paris 1938.)
Jetée de Garlahy Fyr paa c. $47^{\circ} 20',8$ N. $2^{\circ} 30',9$ W. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$.
3089. Spanien NW.-Kyst. Cabo Villano. Oplysning om Radiofyr.
(A. n. l. N. Nr. 20/408. San Fernando 1938.)
Cabo Villano Radiofyr paa c. $43^{\circ} 10' N.$ $9^{\circ} 13' W.$ fungerer atter normalt.
(E. f. S. Nr. 40/2888 1938.)

3090. Bermudas Øerne. North Rock. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 2211. London 1938.)
Fyret paa c. $32^{\circ} 28' N.$ $64^{\circ} 46' W.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6^s . Synvidde: 13 Sm.
(E. t. S. Nr. 51/3977 1937.)
3091. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Frenchman Bugt Anduvning. Lys- og Klokketønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 2616. London 1938.)
Lys- og Klokketønden paa c. $44^{\circ} 14' N.$ $68^{\circ} 09' W.$, c. $2,38$ Sm 93° fra *Baker Island* Fyr, er permanent inddraget.
3092. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. Bartlett Reef. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 2190. London 1938.)
Som Afmærkning for Fundamentet til et nyt Fyr er paa c. $41^{\circ} 16' N.$ $72^{\circ} 08' W.$, $4,3$ Sm 341° fra *Little Gull Island* Fyr, midlertidig tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink. Flammens Højde: $4,6$ m.

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

3093. Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Perdido Inlet. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 2189. London 1938.)
Paa *Alabama Point* er paa c. $30^{\circ} 17' N.$ $87^{\circ} 33' W.$, $13,2$ Sm 251° fra *Warrington* hvide Blinkfyr, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s . Flammens Højde: $7,6$ m. Hvid, trekantet Trænneværkskonstruktion paa Pæle. Fyret er ubevogtet.
3094. Uruguay. Rio de la Plata. Colonia Red. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 2207. London 1938.)
En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , er udlagt paa c. $34^{\circ} 29' S.$ $57^{\circ} 50' W.$, $0,77$ Sm 112° fra *Colonia røde* Gruppe-Blinkfyr.
3095. Chile. Magellan Stræde. Mussel Bay. Grund.
(N. t. M. Nr. 2228. London 1938.)
En Grund med $2,7$ m Vand er fundet paa c. $53^{\circ} 37' S.$ $72^{\circ} 18' W.$, $0,333$ Sm 186° fra Midten af *Adams Island*.
3096. Equador. Punta Santo Elena. Dybde aftaget.
(N. t. M. Nr. 2094. London 1938.)
Dybden rapporteres at være aftaget mellem Punkterne 2164 m 8^c og 2408 m 28^c fra *Punta Santa Elena* Observationsted, der er beliggende paa $2^{\circ} 11' (30'') S.$ $81^{\circ} 00' (50'') W.$

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

3097. Frankrig. Marseille. Lystønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 2236. London 1938.)
Lystønden med rødt, fast Lys paa $43^{\circ} 18' (00'') N.$ $5^c 21' (30'') E.$, $0,06$ Sm 68^c fra *Joliette røde*, faste Fyr er permanent inddraget.

- 3098. Sardinien. Tyrenske Hav. Isola Tavolara Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2237. London 1938.)
Fyret paa *Punto Timone* paa c. 40° 56' N. 9° 44' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Synsvidde: 18 Sm.
(E. f. S. Nr. 31/2303 1938.)
- 3099. (T). Italien W.-Kyst. Ancona. Radiopejlstation midlertidig ude af Virksomhed.**
(N. t. M. Nr. 2242. London 1938.)
Radiopejlstationen paa c. 43° 32' N. 13° 32' E., 5,75 Sm 170½° fra *Ancona* Gruppe-Blinkfyr, er indtil videre ude af Virksomhed.
- 3100. Algier. Cape Rosa Anduvning. Spærret Omraade frigivet.**
(N. t. M. Nr. 2247. London 1938.)
Det spærrede Omraade paa c. 37° 57' N. 8° 13' E. er frigivet for Sejlads.
(E. f. S. Nr. 47/3684 1937.)

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

- 3101. Sunda Øerne. Celebes. Pulo Sabuton. Grund.**
(N. t. M. Nr. 2176 London 1938.)
En Banke, der er tør ved Lavvande, findes paa c. 4° 45' S. 119° 24' E., 3,5 Sm 236° fra S.-Spidsen af *Pulo Sagara*.
- 3102. Kinesiske Hav. Kwangchow Wan. Fort Bayard. Lystonde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2214. London 1938.)
Lystønden paa c. 21° 12' N. 110° 25' E., c. 0,075 Sm 90° fra Hovedet af *Fort Bayard* Pier, er permanent inddraget.
- 3103. Sibirien. Peter Den Stores Bugt. Ushi Island. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2215 London 1938.)
Ushi Island Fyr paa c. 43° 04' N. 131° 48' E. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 2^s.
- 3104. Australien N.-Kyst. Clarence Stræde. Grund.**
(N. t. M. Nr. 2154. London 1938.)
En Grund (groft Sand og Grus) med 9,1 m Vand er fundet paa c. 12° 00' S. 130° 45' E., 20,9 Sm 284° fra *East Vernon Island* Fyr.
- 3105. (P). Australien. Queensland. Y Reef. Fyr tændes.**
(N. t. M. Nr. 2160 London 1938.)
Omkring den 21. November d. A. tændes paa E.-Siden af *Y Reef* paa 10° 49' (15") S. 142° 46' (15") E. et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s. Flammens Højde: 22 m. Synsvidde: 14 Sm. Fyret bliver ubevogtet.
- 3106. Australien. Queensland. Burnett Floden Indløb. Fyrbaade udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2205. London 1938.)
Fyrbaade, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt henholdsvis 1,07 Sm 288° og 0,65 Sm 282° fra *South Head* hvide Blinkfyr. c. 24° 45' S. 152° 24' E.
A n m. Fyrbaadene flyttes eftersom Sandbankerne forandres.

3107. (T). New Zealand. South Island. Hapuka Reef. Tønde forsvundet.
(N. t. M. Nr. 2178. London 1938.)
Den røde Spidstønde, der afmærker Revet paa c. 40° 58' S. 173° 05' E., er forsvundet.
3108. New Zealand. South Island. Piègo (Beef Barrel Rocks). Tønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 2180. London 1938.)
Den røde Spidstønde paa c. 40° 58' S. 173° 46' E., c. 0,88 Sm 8° fra *Okure Point* Fyr, er permanent inddraget.

XI. Bekendtgørelser m. m.

3109. Danmark. Bekendtgørelse om Ophævelse af Lodstvang m. v. for Christiansø Havn.
Marineministeriet har under 18. Oktober 1938 udstedt følgende Bekendtgørelse:
Den ved Marineministeriets Bekendtgørelse af 23. April 1891 fastsatte Lodstvang ved Besejling af *Christiansø*s Havn oplæves fra den 1. Januar n. A. at regne.
Samtidig oplæves den i Bekendtgørelsen indeholdte Bestemmelse vedrørende Betalingen for Lodsning ind i eller ud af Havnen.
c. 55° 19',2 N. 15° 11',5 E.
(Danske Lods, Side 54 og 440. Havnelods, Side 48.)
3110. Danmark. Store-Bælt. Lille-Bælt. Farvandet W. for Samsø og Aarhus Bugt. Øvelser med Miner og Minestrygning. Advarsel.
Øvelser med Miner og Minestrygning vil blive afholdt i følgende Tidsrum i de vedføjede Farvandsafsnit.
Den 1. og 2. November i Store-Bælt mellem Breddeparallerne gennem *Romsø Fyr* og *Sprogø Fyr*.
Den 3. November i Farvandet mellem Langeland og Fyn.
Den 7.—10. og den 14.—16. November i Lille-Bælt, mellem Breddeparallerne gennem *Aarø Fyr* og *Nordborg Fyr*.
Den 18. November og den 21. og 22. November i Farvandet W. for Samsø og Aarhus Bugt. N. for *Ringebjærg Sand* Breddeparallel.
Naar Miner er udlagt, vil Orlogsfartøjer i Almindelighed opholde sig i Minefeltets Nærhed.
Minestrygningsfartøjer vil under Sejlads med Minestryger udsat vanskeligt kunne vige for andre Fartøjer, hvorfor arbejdende Fiskerfartøjer i Tide vil have at gaa af Vejen for Minestrygningsfartøjerne og for Minefartøjet „*Sixtus*“, naar disse fører Signal som fastsat for Skib, der er i Færd med at udlægge eller optage Telegrafkabel, nemlig: 3 Signalfigurer lodret over og under hinanden, den øverste og den nederste kugleformet og rød-farvet, den mellemste af Form som en ligesidet Firkant, ophængt ved det ene Hjørne og af Farve hvid.
Det skal endvidere alvorligt henstilles, at det i det nævnte Tidsrum saa vidt muligt undgaas at have faststaaende eller svajende Fiskeredskaber staaende udenfor 20 m-Kurverne i Øvelsesfarvandet i *Store-Bælt* og i *Lille-Bælt* samt udenfor 10 m-Kurverne i *Aarhus Bugt*.

For Skader paa Fiskeredskaber m. v., der maatte indtræde som Følge af Tilsidesættelse af ovenstaaende Advarsel, er vedkommende Fiskere selv ansvarlige, og Fiskerne vil blive draget til Ansvar for Skader, som de — ligeledes ved Tilsidesættelse af Advarslen — maatte tilføje Søværnets ovennævnte Fartøjer og Materiel.

Alle Fiskerfartøjer er forpligtede til indenfor de nævnte Farvandsafsnit at følge de Anvisninger, som maatte blive givet dem af Minestrygningsfartøjerne og af Minefartøjet „*Sixtus*“, og disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter deres Anvisninger.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korta eller
Bogs Nr.
- England:*
- N 3243 Eastern Archipelago. — Banda islands to Aroe islands.
Limits. — Lat. 3° 59' 24" — 6° 41' 48" S.
Long. 129° 29' 00" — 134° 20' 00" E.
- R 3781 Australia. — Wednesday island to Booby island.
- R 2626 Gulf of Mexico. — Bay of Campeche.
- † 2264 Eastern Archipelago. — Kei or Ewaf islands.
- N 2259 Caribbean Sea. — Plans on the coast of Colombia. — Puerto Colombia, 11° 00' N. 75° 00' W. — Puerto Colombia pier. — Puerto Barranquilla.
- R 1380 Cuba. — Nipe bay.
- † 2259 Colombia. — Puerto Colombia.
- T Supplement No. 2 to Australia Pilot, Vol. III.
- T Supplement No. 7 to Newfoundland and Labrador Pilot.

Tillæg.

I. Østersøen.

3111. Danmark. Bornholm. Dueodde S.-lige Fyr. Sirene flyttet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 40/2853 1938 meddeles, at den W.-lige Sirene ved *Dueodde* S.-lige Fyr er flyttet fra sin tidligere Plads frem til den forreste Klitrække, c. 450 m c. 150° fra Fyret. Taagesignalet afgives nu fra et c. 5 m højt, firkantet Sirenehus. Karakteren er uforandret.

Dueodde S.-lige Fyr: 54° 59' 32" N. 15° 04' 43" E.
(E. f. S. Nr. 40/2853 1938. Fyr-Fort. Nr. 496.)

III. Kattegat. Limfjorden og Skagerrak.

3112. (T). Danmark. Isefjord Roskilde Havn. Mørkelægningsøvelse. Fyr slukkes midlertidigt.

I Anledning af en Mørkelægningsøvelse i Tidsrummet 7. November Em til 10. November Fm. d. A. slukkes *Roskilde* Havnefyr Natten mellem 7.—8., 8.—9 og 9.—10. November.

c. 55° 39' N. 12° 05' E.

3113. (P). Danmark. Limfjorden. Hals—Aalborg. Lystønder udlægges.

Den 10. November d. A. eller snarest derefter udlægges nedennævnte Lystønder i Farvandet *Christianshaab—Bredhage*:

1. Rød Lystønde *Christianshaab*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 7½^s, Blink ½^s, Mørke 1^s, Blink ½^s, Mørke 1^s, Blink ½^s, Mørke 4^s, i c. 8 m Vand paa 57° 03' (35") N. 10° 03' (25") E., 160 m fra Skæringspunktet mellem Fyrlinierne *Engholm E.* og *Bredhage* i *Christianshaabs* Tværmærkefyrlinie i N.-Siden af Sejlløbet. Flammens Højde: 2 m. Synsvidde: 6,6 Sm.

2. Hvid Lystønde *Bredhage E.*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s, Blink ½^s, Mørke 1^s, Blink ½^s, Mørke 3^s, i c. 8 m Vand paa 57° 04' (41") N. 10° 01' (48") E., 160 m fra Skæringspunktet mellem Fyrlinierne *Engholm S.* og *Engholm E.* i S.-Siden af Sejlløbet. Flammens Højde: 2 m. Synsvidde: 6,6 Sm.

3. Hvid Lystønde *Bredhage W.*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 10^s, Blink 1/2^s, Mørke 1^s, Blink 1/2^s, Mørke 1^s, Blink 1/2^s, Mørke 1^s, Blink 1/2^s, Mørke 5^s i c. 5 m Vand paa 57° 05' (00") N. 9° 59' (48") E., 180 m fra Skæringspunktet mellem Fyrlinierne *Engholm SE.* og *Engholm ESE.* i S.-Siden af Sejløbet. Flammens Højde: 2 m. Synsvidde: 6,8 Sm.

(Kort Nr. 271 og 259. Danske Lods, Side 485. Fyr-Fort. Nr. 580 A, 581 A og B.)

3114. Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejlingsrende. Oplysning om Dybde.

Indsejlingsrenden til *Nibe* Havn er oprenset til en Dybde af 3,6 m.

c. 56° 59' N. 9° 38' E.

(E. f. S. Nr. 29/2142 1938. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 483. Havnelods, Side 146.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9
STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER

MED

Brown



GYRO KOMPAS

OG
AUTOMATISK
STYRING

OPNAAS
NØJAGTIGHED
SIKKERHED
BESPARELSE

AGENTER FOR DANMARK:
IVER C. WEILBACH & CO.
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

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

O

wners' &

C

aptains'

C

ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
31, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY



KØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

BRONZE PROPELLER

fra
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON

Løvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner
Kulsyre-Ildslukningsanlæg
Brandalarmeringsanlæg
Oliefyrringsanlæg
Staalpropeller
Oliefiltre
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre
Evaporatorer
Armatur
Pumper
Ventilatorer
etc.

KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB

Vi undertegnede anbefale os med fersk Vand, baade til Kædler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

◀ Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner: ▶

Dag Telefon:

Nat Telefon:

Amager 5366 og Amager 5637.

Otto Møller & Co.

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ◀ Koks ◀ Cinders
Briketter ◀ Brænde

+ DANSKE HAVNE +**ESBJERG**

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Breddede 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i nstre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Traekbhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 6,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetuder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Udenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsavgang. Lods-penge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserhaande. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankhaude med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtig-hed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, 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 lig-gende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Far-tøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværk-steder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lods-avgang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sellskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jern-banespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inder-havnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibshyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektriet, 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 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejl-fartøjer, reparerende Fartøjer og større Paruslædningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kul-fyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballast-afgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Lastning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Fri-havnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelliekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gen-nem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnssiden 5,0—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registerr-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havneafsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af oven-nævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses el-ler lades ved Havneafsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtag-ning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der ude-lukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsavgang. Lods-penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der lods og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

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

Losning og Lastning. I F r i h a v n e n besørger Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkom-mende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 150 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jern-skibshyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havneafgift for udenbys Far-tøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for re-parerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappe-grunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballast-penge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 6 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 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruce 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varesafgift: Moderat. Bugserdamp, ulønnet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Kulhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 6 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskin-kraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsavgang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slangere benyttes. Losnings- og Lastningsom-køstn. efter moderat Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibshyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

FRA UGE TIL UGE

ARBEJDS TIDEN TIL SØS

Isidste Nummer bragte vi en Række Bemærkninger, som Norges Rederforbund havde fremsat til den nye Lov om Arbejdstiden paa norske Skibe, og ligeledes oplystes det, at Merudgifterne for Landets Skibsfart vilde blive 15—17 Millioner Kroner, hvis disse Love gennemførtes.

Ogsaa fra dansk Side foreligger der oplyst, hvad man her i Landet kan regne med af Ekstraudgifter, i Fald Myndighederne skulde gaa med til en saadan Lovs Gennemførelse. Dansk Dampskibsrederiforening har foretaget Beregninger over de omtrentlige Merudgifter, som Konventionen, dersom den bliver ratificeret i Danmark, vil bevirke for 436 Skibe under Dansk Dampskibsrederiforening. Denne Udregning, der kun er baseret paa Bemandingsforholdet, udviser

Forandring af Beboelsesforhold,	
Redningsmidler o. s. v.	Kr. 494,860
Aarlig Udgift til Hyre, Kost o.	
s. v.	- 2.459.476

Heri er ikke medregnet den Merudgift, som vil fremkomme ved den indskrænkede Arbejdstid om Bord i Skibene, men regner vi med, at den danske Handelsflaade er $\frac{1}{4}$ af den norske, vil Udgiften i alt Fald blive omkring de 4 Millioner Kroner, altsaa et meget betydeligt Beløb. Naar man saa samtidig ved, at Staten har taget ca. 12 Millioner Kroner fra dansk Skibsfart i Merindkomstskat, skulde man synes, at Maalet ikke blot var fuldt, men at man var gaaet det Skridt videre, der sik Bægeret til at flyde over. Dansk Skibsfart, der har indsejlet saa store Beløb af fremmed Valuta, at den danske Handelsbalance derved blev saa gunstig, som den blev, som ikke har faaet og ikke har ønsket Støtte, men altid har klaret sig selv, er unægtelig gennem en saadan Politik ude for et Tryk og for Byrder, som almindelig sund Fornuft skulde synes maatte sige enhver, at her er man naaet til et Punkt i Udviklingen, hvor man ikke kan komme videre. Hvis man ikke ønsker forøget Arbejdsloshed og dansk Skibsfart forarmet, saa maa der drastiske Forandringer til — i modsat Retning. Vi har fra Skibsfartens Side ikke undladt Gang paa Gang at understrege dette, og vi synes, at enhver maa kunne forstaa Alvoren heri.

SKATTERNE

For nogle Dage siden bragte »Politiken« en ledende Artikel, hvori Bladet tog bestemt Afstand fra Finansminister Buhls Planer om at forlænge Ekstraskatten. »Da Loven forlængedes i Foraaret, var det en almindelig Forudsætning, at det nu skulde være slut,« hed det, og Bladet henstiller til Finansministeren at overveje endnu en Gang, om han ikke enten kunde undgaa at kræve denne Skat yderligere forlængt under Hensyn til de gode Resultater, hans forsigtige Budgetlægning erfaringsmæssigt giver, eller finde en anden Ordning, hvorved Byrden kunde blive mere ligelig fordelt.

Disse Ord i et af Regeringens egne Blade skulde tyde paa, at man i vide Krese har en Forstaaelse af, at nu maa det være Slut med at skrue Fordringerne

til de enkelte Erhvervs Skatteevne mere og mere i Vejret. Fra Skibsfartens Side kan man kun understrege og anerkende Bladets Ord, og det danske Skibsfartserhverv afgiver det bedst tænkelige Bevis paa, hvor forfejlet den Politik er, der blot dynger Skatter og Byrder paa et ellers levedygtigt Erhverv for at fylde Statskassen i Stedet for at tage betimeligt Hensyn til de livsvigtige Faktorer, der i Følge Sagens Natur maa udvises, hvis ikke Ekstraskatter, Merindkomstskat, Særskat, og hvad man benævner alle disse nye Paafund, fortsat skal dale ned over Skibsfarten for tilsidst helt at kvæle eller udmarve den. Det maa betyde, at nu maa man lægge om, nu maa Myndighederne forstaa, at der maa styres en anden Kurs. Danmark har vel ikke Raad til at se sin Skibsfart forarmet og reduceret til et Erhverv, der ingen Fremtid har.

SOCIALISERINGSTRUSLERNE

Selvom Ordet Socialisering stadig holdes i Reserve og selvom man er meget forsigtige med Udtalelser i saa Henseende er det dog en Kendsgerning, at det ligger truende bag alle Dispositioner fra Regeringens Side, og det gælder forøvrigt ikke blot her i Landet men ogsaa i Sverige og Norge. Adskillige af den senere Tids Foreteelser navnlig i vort Naboland Sverige leder Tanken hen derpaa, og man kan ikke frigøre sig for den Tanke, at mange ledende socialdemokratiske Politikere kredser om Planer i saa Henseende. Det er Staten, der skal være det eneste saliggørende, Staten som den store Opsuger og dermed den store Kvæler af det private Initiativ. Det vil muligvis være paa sin Plads at sige allerede nu, at alle Tendenser i saa Henseende bør man være agtpaagivende overfor, men det gælder iøvrigt ikke blot det private Erhvervsliv, men Myndighederne selv. Socialiseringsplanerne er i sig selv en Boomerang, og man behøver ikke at gaa langt udenfor Landets Grænser for at se Resultatet. Staten som den store Barnepige, Staten som det eneste, der duer, vil foruden at den gør Kaal paa det private Initiativ i samme Grad borteleminere Fagforeninger og Organisationsvælde. Der er ikke Plads for nogen ved Siden af Staten. Skibsfarten er og vil altid være Modstandere af en Knægtelse af det private Initiativ, men her kan man altsaa ikke mødes med de toneangivende Myndigheder. Det er jo muligt, at man lettere kommer »on speaking terms« naar man ser, hvordan Udviklingen iøvrigt former sig, hvis Staten er det eneste toneangivende. Det var maaske klogere i Tide at stille Socialiseringstruslerne til Side og indlede en mere forstaaende Politik overfor det private Initiativ, saaledes som det udfolder sig indenfor de forskellige Erhverv, ikke mindst Skibsfarten. En forstaaende Lovgivning overfor disse Erhverv vil aldrig medføre den Udvikling, som Myndighederne her til Lands og i Sverige aabenbart frygter mest af alt — at Staten skal tage Magten ogsaa fra dem. Men man kan lege saa længe med Ilden, at der tilsidst opstaar en Brand, som man ikke er i Stand til at slukke. Intel Menneske med sund Fornuft og Omdømme kan ønske at det skal blive Resultatet, at det er Staten, der ene afgør alt. Men Faren lurser, og saa er det underordnet om man kun ønsker dette Formynderskab paa enkelte begrænsede Omraader. Det er den gamle Historie om at give Fanden en Lillefinger.

LORD ESSENDONS SIDSTE UDTALELSER

Englands mest talende og ivrigst kommenterende Skibsfartsmand, Lord *Essendon* er ved Generalforsamlingen i Manchester Liners fremkommet med forskellige Udtalelser, som kan føjes til dem, vi bragte af en anden engelsk Reder i vore to sidste Numre.

For første Gang i lange Tider viser Lord *Essendon* en større Tilbageholdenhed i sine Udtalelser og ikke mindst i sine Spaadomme om den nærmeste Fremtid og Udvikling. Som passende Kendetegn for Skibsfartsudviklingen i det sidste Aars Tid fremhæver han først og fremmest de internationale Fragtraters fuldkomne Sammenbrud, idet han henviser til, at det engelske Fragtindeks, der var 172,22 i September i Fjor, nu i September i Aar var gaaet ned til under 90. Samtidig henviste Lord *Essendon* til de betydelige Stigninger i alle Udgifter til Mandskab og Drift. Opgangen og derefter Nedgangen kom saa hurtigt og pludseligt, at Markedet, allerede før der kunde følge en tilsvarende Opgang for Linieraterne, simpelthen var »brudt sammen«, saaledes at Liniefarten i Grunden aldrig har kunnet opnaa nogensomhelst Fordel af forrige Aars Opgang!

Som alle andre engelske Shipping-men erkender Lord *Essendon* Betydningen og Nødvendigheden af en stærk Handelsflaade, men det er i alt Fald bemærkelsesværdigt, at han kun da anser den forlangte Opbygning af Handelsflaaden for retfærdiggjort, naar den staar i et sundt Forhold til Handelsbetingelserne og Trafikens Krav. De to Ting maa gaa Haand i Haand, udtaler han siden, og efter hans Mening er de to Faktorer, det først og fremmest kommer an paa til Realisation heraf, Tillid til en vedvarende Fredsperiode og bedre Forhold indenfor Verdenshandelen og i Forbindelsen mellem Landene.

Som særlig handels- og skibsfartshæmmende betragter Lord *Essendon* den voksende Betydning, Afregnings- og Betalingsaftalerne faar, idet der snart kun er Tale om Kompensations- og Byttehandel, og det interesserer ham kun som Kendsgerning, mens Aarsagen dertil ikke gør det.

Iøvrigt var hans Udtalelser maaske interessantest ved det, han ikke sagde. Han gik ikke ind for Nødvendigheden af nye Trampskibssubsidier, saa lidt som for Udfoldelsen af andre for den interesserede Skibsfart hæmmende Planer, — altsaa udenom de Fordringer, som de engelske Redere i Øjeblikket saa stærkt beskæftiger sig med.

DANMARKS FORSYNING MED VARER

Idet meget udbredte tyske økonomiske Tidsskrift »Wirtschaftsdienst« findes i sidste Nummer en ledende Artikel om Danmark, en Artikel, der ikke bør forbigaaes i Stilhed, da den som i et Lynglimt viser, hvordan man i Tyskland ser paa os. Her er ikke Tale om Politik eller nationale Problemer, her er alt andet skrællet bort — kun Forretning.

Det hedder sig, at der »i københavnske Handelskredse efter at man havde glædet sig over Fredens Bevarelse er fulgt en bitter Erkendelse af, at Danmark i Krisedagene stod fuldkommen uforberedt og i en Konflikt mellem Stormagterne som Følge af en fuldkommen Raastofafhængighed og Landbrugets Importbehov kun vilde have kunnet holde ud i nogle faa Uger! Den danske Befolknings rolige og faste Holdning i de kritiske Dage kunde ikke mindst tilskrives dens Ukendskab til Landets Forsyningsforhold. Danmark lever fra Haanden i Munden, fordi Importreguleringen og Valutacentralen forbyder Dannelsen af naturlige Varelagre. Importbevillingerne tildeles kun, efterhaanden som Kravene opstaar; paa en større Forsyningssamling tænkte man i København først, da det var for sent.«

Bortset fra det fordrejede i disse Oplysninger maa det alvorligt misbilliges, hvis det er danske Forretningsfolk, der paa den Maade søger at miskreditere deres eget Land i Udlandets Øjne. Tænk, hvis Forholdet havde været omvendt! Men vi gør klogt i at bemærke os det tyske Blads Kommentarer hertil: Det synes meget tvivlsomt om Danmark, denne lille Stat, hedder det lidt overbærende — vilde være i Stand til at hævde sin økonomiske Selvstændighed i en alvorlig Situation, da Forsyningerne udefra vil svigte og Landet ingen Flaade har. Til sidst naar man til »des Pudels Kern«; en Henvisning til Danmark om at ophæve alle Valutarestriktioner, — en saadan Fremgangsmaade vilde i første Række, hedder det, være gavnlig for Tyskland, der siden 1933 er blevet fortrængt fra Førstepladsen i Danmarks Udenrigshandel af England.

Vi maa gøre os klart, at i den urolige Verden, vi for Tiden lever i, maa man forsøge at skaffe alle mulige Forsyninger, træffe alle mulige Forholdsregler for i givet Fald at kunne staa imod. Og først og fremmest bør vi drage den Lære, at Danmark — ganske isoleret — er et Fnug, der bortvejes, og at der ikke for os er anden Mulighed levnet end det størst mulige Samarbejde med andre, og da naturligvis først og fremmest med de Folk, der staar os nærmest, Norge, Sverige og Finland. Hvis det er muligt i det mindste økonomisk derved at gøre Nordens Folk til en Blok, vil meget være naaet, og dansk Skibsfart som dansk Handel kunde kun være tilfreds med en saadan Udvikling.

KØBENHAVNS HAVN

Budgetforslaget for Københavns Havnevesen for 1939 forelæa til Behandling paa Havnebestyrelsens Møde Fredag. Af de vigtigste Indtægtsposter er *Vareafgiften* opført med 1,950,000 Kr. eller 145,000 Kr. mindre end i 1938. Der er ialt i de første 9 Maaneder af 1938 indgaaet knapt 1,750,000 Kr. i Vareafgift. Afgift af Fartøjer er for 1939 opført med 1 Mill. Kr. eller 15,000 Kr. mindre end paa Budgettet for 1938, men ogsaa for denne Konto gælder, at man paa Grundlag af Indtægten for de første otte Maaneder regner med en noget større Indtægt for indeværende Aar, nemlig 1,100,000 Kr. Paa Lejeindtægten, der er budgetteret til 1,193,200 Kr., er der en Forhøjelse paa 50,700 Kr. i Forhold til Budgettet for 1938.

De samlede Indtægter er budgetteret til 4,624,000 Kr., eller 189,100 Kr. mindre end for 1938. Samtlige Udgifter er budgetteret til 2,979,000 Kr., hvilket er en Stigning paa 98,600 Kr. Det budgetterede Overskud bliver herefter 1,645,900 Kr. mod 1,933,600 Kr. for indeværende Aar.

Af dette Overskud budgetteres 450,900 Kr. til ordinære Afskrivninger paa Anlæg og Inventar, 400,000 Kr. til Henlæggelse til Fonden til Afholdelse af ekstraordinære Driftsudgifter (100,000 Kr. mindre end for 1938), 76,100 Kr. til Henlæggelse til Pensionsfonden, 717,300 Kr. til Henlæggelse til Forrentning af regnskabsmæssig Formue og kun 1600 Kr. til Reservefonden mod 262,800 Kr. paa Budgettet for 1938 og 728,240 Kr. paa Regnskabet for 1937.

Under Budgetbehandlingen blev der fremdraget adskillige vigtige Problemer. Der rejstes fra forskellig Side Kritik af Færdselsforholdene ved Broerne. Havnedirektøren forelagde Budgettet og berørte de kommende Udvidelser og mindede om Programerklæringen fra 1926, hvori der blev slaet til Lyd for at udbygge Trafikhavnen paa Sjællandssiden mod Nord og Industrihavnen imod Syd, og Havnebestyrelsens Formand, Overpræsident Bülow, bebudede, at han i næste Møde vil foranledige nedsat et Udvalg til at arbejde videre med disse Spørgsmaal.

Havnedirektøren kom ind paa det beklagelige Faktum, at Vareafgiften i Aar har været dalende.

Trafiken paa Havnen viser tonngemæssigt en lille Stigning, selv om der i de første 9 Maaneder er indkommet 697 færre Skibe end i den tilsvarende Periode i Fjor.

Under Faldet i Fragtratallet var Antallet af Oplæggere voksende. Den største Oplægning havde vi den 15. August med 37 Skibe paa 27,728 N.R.T., men Oplægningerne er nu uvæsentlige.

Af Turistdampere er der i Sommer gaaet 53 ind til Langelinie eller i Frihavnen.

Antallet af Skibe, som har anløbet Havnen for Bunkers, Proviant o. s. v., ligger i Aar noget lavere. Indtil Oktober i Fjor laa Tallet paa 982; ved samme Tid i Aar er Tallet 899. Formentlig skyldes Nedgangen de mindre Trælastudskibninger fra Østersøhavnene.

Den Fremgang, der i de senere Aar har været i Godsomsætningen, er i Aar blevet afløst af en Tilbagegang. I det første Halvaar af 1938 androg Godsomsætningen 2,860,399 Tons mod 3,282,893 paa samme Tid i Fjor. Af Nedgangen falder 351,729 Tons paa Importen og 70,765 Tons paa Eksporten.

Den sidste Maaned har dog vist en voksende Godsomsætning.

I den sidste Del af sin Tale nævnte Havnedirektøren den Programmerklæring, der i 1926 blev fremsat af det særlige Udvalg. Der udtaltes heri, at Havnens fremtidige Udvikling bør tilrettelægges saaledes, at Udbygningen i første Række finder Sted paa Sjællandssiden mod Nord som Trafikhavn, mod Syd som Industrihavn. Paa Havnens Amagerside bør der ikke foretages Indbygning af Bassiner. Endelig vil det være rimeligt at lade Havneløbet mod Syd uddybe efterhaanden.

Hvad Sydløbet angaar præciserede Havnedirektøren sit Standpunkt derhen, at et Sydløb enten fra Køgebugt eller ad en Kanal igennem Amager bliver en Nødvendighed ad Aare, alt som Sydhavnen vokser. Dette bringer Spørgsmaalet om de kommende Udvidelser af Sydhavnen i Forgrunden. Sydhavnen er jo — fortsatte Havnedirektøren — udbygget siden 1915, og der er i Dag investeret saa mange Penge i den, at man ikke uden videre kan lægge den øde nu.

Jeg vil ikke i Dag stille bestemte formulerede Ønsker om den fremtidige Adgang til at besejle Sydhavnen uden om Broerne, fortsatte han. Men udbygger man Sydhavnen fuldstændigt, skaber man nye Trafikproblemer. Det vil derfor være rigtigst at lede hele Sydhavnens Udvikling efter bestemte Linier og ligeledes at fastslaa, hvorledes man indenfor en Aarrække bør gaa frem for at skaffe Sydhavnen nye og bedre Besejlingsmuligheder.

Maskinchef Munck nævnte, at naar Broluknings-Udvalget ikke har været indkaldt endnu, skyldes det, at man i Mellemtiden har maattet foretage en Række Undersøgelser og Trafiktællinger. Bearbejdelsen af det statistiske Materiale er nu afsluttet, og Udvalget vil blive indkaldt i Løbet af kort Tid. En smidigere Regulering af Landtrafikken ved Knippelsbro var paakrævet.

Direktør Adler Svanholm foreslog, at det Udvalg, der kommer til at beskæftige sig med Sydhavnens forholdene, ogsaa faar til Opgave at undersøge Muligheden af større Indtjening for Havnen.

Budgettet henvistes til det bestaaende Budgetudvalg.

DEN ØKONOMISKE SITUATION

Efter at selve Krigsfaaren var drevet over de sidste Dage af September, var dermed jo ikke all løst. Mange økonomiske og politiske Problemer, staar tilbage. De enkelte Lande er stillet overfor økonomiske Problemer som Følge af de Omkostninger, som direkte var forbundet med de Krigsforberedelser, der var gaaet forud under den politiske Krisesituation, og de har lagt saa stærkt Beslag paa de økonomiske Resourser, at det nu er et alvorligt Problem.

Ved Udgangen af September var Tysklands Reichsbanks Seddelomløb naaet op over 8 Milliarder Rmk. for første Gang siden Efterkrigsaaarenes Inflation, og den totale Mængde af Betalingsmidler udgjorde ultimo September over 10 Milliarder Rmk. Alene i sidste Uge af September var Stigningen i Seddelomløbet 1,277 Millioner Rmk. Ved Udgangen af September 1937 havde Seddelomløbet kun været 5,256 Mill. Rmk. At denne Stigning i Seddelomløbet paa omtrent 3 Milliarder Rmk., eller med 60 pCt. i Løbet af et Aar, kun skulde være proportional med Udvidelsen af Produktionen, er lidet sandsynlig, især da Tysklands Produktionskapacitet omtrent var fuldt udnyttet ved Udgangen af forrige Aar.

England har sine Problemer at kæmpe med i Form af den forøgede Oprustning og Frankrig de indrepolitiske Vanskeligheder. Daladier synes efter sin sidste

Tale at have taget Skridtet fuldtud og vil for enhver Pris Forsoning med Tyskland, men om dette kan lade sig gennemføre staar hen. U. S. A. synes at gaa i en anden Retning og England er i alt Fald skeptisk og afventende. Der synes i Øjeblikket at herske en Stillehed før Stormen, men hvad denne vil føre med sig, staar foreløbig hen.

KULFYRINGEN

England paabegyndes i Løbet af kort Tid Bygning af et Forsøgs-Skib, som muligvis vil blive af stor Betydning for Skibsfarten Verden over. Det paa staas almindeligt, at moderne Oliebrændere har en medfødt Overlegenhed over kulfyrede Dampskibe, men Englænderne mener, at man herved skænker Kulfydings-Teknikens store Fremskridt for ringe Opmærksomhed. I hvert Fald er det forkert at sammenligne moderne Oliebrændere med 25-aarige Kulbrændere. Mange Eksperter mener, at Kulfyding har naaet en saadan Grad af Fuldkommenhed, at den meget vel kan konkurrere med Hensyn til Økonomi.

For at faa dette Spørgsmaal opklaret, har det engelske Mineministerium nedsat et Udvalg, som nu har anbefalet, at der bygges en Damp-udstyret med den mest moderne Kulfydings-Teknik, og en Gruppe af interesserede Firmaer har besluttet at lade udarbejde Planer til en 7000 Tons Trampbaad til en Pris af ca. 80,000 Lst. Ingeniørfirmaer, Mineselskaber og lignende Foretagender opfordres til at tegne Aktier i Skibet, der skal beskæftiges i almindelig Trampfart under nøje Kontrol med Driftsomkostningerne.

Skibets Maskineri skal indbefatte mekaniske Stokers og Højtryk, overhedet Damp i Forbindelse med Højtryksturbiner. Skibet ventes søsat i Løbet af et Aars-tid, og de første Regnskabs-Resultater kan formentlig foreligge om halvandet Aar.

DET NYE M/S SELANDIA

Onsdag den 19. Oktober 1938 afleveredes til Det Østasiatiske Kompagni et nyt Motorskib, der ved Søsatningen den 27. Juli s. A. fik Navnet »Selandia«, opkaldt efter Verdens første søgaaende Motorskib af samme Naavn, hvilket Skib den 17. Februar 1912 afleveredes til Det Østasiatiske Kompagni fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri.

Det nye »Selandia« er bygget ved Nakskov Skibsværft. Kølen lagdes den 17. Marts 1938, og efter forskellige Prøvelure indgik Skibet i Det Østasiatiske Kompagnis Flaade den 19. Oktober.

Kompagniet raader herefter over en Flaade paa 26 motordrevne Skibe med en samlet Brutto Tonnage paa 181.524 og med en tilsvarende Dødvægts Tonnage paa 239.178.

Skibet er bygget i Overensstemmelse med de særlige Krav for de Skibe, der betjener Kompagniets faste Rute paa Bangkok, og betyder i mange Henseender væsentlige Fremskridt fra de tidligere til denne Rute byggede Skibe. Der er lagt særlig stor Vægt paa at indrette Skibet saa praktisk og komfortabelt som muligt for de ombordværende Passagerer. Ligeledes er der for Skibets Besætning — Officerer som Mandskab — sørget for Indretning af rummelige og lyse Kamre og Messer.

Skibet er bygget til British Lloyd's højeste Klasse — 100 A.I. som complete superstructure Skib med lang Bro og Bak, og i Overensstemmelse med London-Konventionens Bestemmelser af 31. Maj 1929 vedrørende Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen og opfylder dansk Lovs Regler for Passager-Motorskibe.

Skibets Hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt 453' — 0", Længde mellem Perpendikuler 425' — 0", Bredde paa Spant 63' — 0", Dybde til øverste Dæk 36' — 0", Brutto Tonnage 8.482, Netto Tonnage 5.170, Lastrums-Kapacitet i Bales cbft. 486.000, Dødvægt (D.W.) Tonnage 8.400.

Hovedmaskineriet, som bestaar af 1 Stk. 5-cylindret Burmeister & Wain to-takts dobbeltvirkende Diesel Motor, udvikler normalt 7.300 indicerede H.K., svarende til 6000 effektive H.K.

Ved denne Kraftudvikling opnaar Skibet en Hastighed af ca. 16 Sømil med et dagligt Brændselsforbrug af ca. 25 Tons.

Passagerindretningen bestaar af ialt 22 Stk. dobbelte og 10 Stk. enkelte Kamre. Alle Kamrene er meget store og rummelige og forsynede med brede Senge, Klædeskabe, Toilet- og Baderum.

Paa Forkant af Brooverbygningen findes en stor Spisesalon, der giver Plads til 72 Personer fordelt ved Smaaborde.

Ovenfor Trappen ligger Rygesalonen paa Forkant af Promenadedækket, medens Damesalon og Bar er anbragt lige agtenfor.

Til Passagerernes Underholdning foresindes et moderne Koncertanlæg med indbyggede Radiohøjtalere i de tre Saloner og med Omstilling til Grammofongengivelse.

Nogle Data for det første »Selandia« vil være af Interesse.

Skibets Hoveddimensioner var:

Længde overalt 388' — 0", Længde mellem Perpendikulerer 370' — 0", Bredde paa Spant 53' — 0", Dybde til øverste Dæk 30' — 0", Brutto Tonnage 4.950, Netto Tonnage 3.163, Lastrums Kapacitet i Bales cbft. 333.700, Dødvægt (D.W.) Tonnage 7.385.

Det nye »Selandia« i sin meget smukke Udførelse vil nu bringe Danmarks Navn ud over Havene og samtidig understrege den Indsats, Kompagniet har gjort for dansk Skibsfart.

JAPANS SKIBSFART

Den japanske Udenrigshandel i 1937 udgjorde ca. 40 Millioner Tons, hvilket er en Stigning paa 6,7 Procent i Sammenligning med det foregaaende Aar. Skibstonnagen lil og fra japanske Havne viste derimod en Nedgang paa 5,2 Procent. Japanske Skibes Andel i Udenrigshandelen gik i Løbet af Aaret ned fra 59,5 til 56,5 Procent af den samlede Skibsfart paa Japan.

Fragtindtægterne er den vigtigste Post i Japans usynlige Indtægter. Nettofortjenesten ved Skibsfarten udgjorde i 1936 Yen 193,862,000. Til Trods for stigende Udgifter til Chartering af fremmede Skibe og Nedgangen i Varetransporterne i Aarets sidste Halvdel, regnes Skibsfartens Indtægter i Aaret 1937 at være steget med ca. 20 Procent i Forhold til Aaret forud.

Allerede ved Aarets Udgang var der imidlertid Tegn paa, at den japanske Skibsfarts Højkonjunktur nærmede sig Afslutningen. Medens Forholdene i Kystfarten stadig var gunstige, udviklede den søgaaende Skibsfart sig ufordelagtigt. Saaledes blev hjemgaaende Fragter vanskeligere at opnaa grundet paa den japanske Regerings Valutaforanstaltninger, samtidig med at Importen af Raa-Bomuld, Uld og Tommer i nogen Grad maatte indskrænkes. En stor Del af Skibsfartens Fremgang i første Halvdel af 1937 skyldtes jo store Transporter af Malm og gammel Staal saavel som en usædvanlig stor Indførsel af Bomuld og Uld. Det maa derfor betragtes som sandsynligt, at Skibsfarten i indeværende Aar vil blive stærkt ramt, hvis

MEDDELELSER FRA DANSK

Rotterdam Havn

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, Indgaaet til Rotterdam i September 1938, samt Antallet af udgaaede Skibe.

Nationalitet	Ingaaede Skibe		Udgaaede Skibe*)	
	Ant. Skibe	Netto Ts.	Med Ladn.	I Ball.
U. S. A.	9	29.495	9	1
Belgien	2	10.247	1	1
Brasilien	2	8.053	2	—
Bulgarien	2	4.833	1	1
Chile	—	—	1	—
Danzig	2	721	1	—
Danmark	23	50.919	19	3
Tyskland	471	589.627	335	153
Estland	3	1.982	4	1
Finland	19	53.411	16	1
Frankrig	37	59.120	26	11

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Prøvetur

Dansk-Fransk Dampskibsselskabs nye Fragt-Dieselmotorskib »Slesvig«, der er bygget paa Værftet i Helsingør, foretog Tirsdag Prøvetur i Sundet.

de sidstnævnte Varer underkastes Restriktioner. Hertil kommer, at den almindelige Depression indenfor Skibsfarten, som satte ind i Slutningen af 1937, ikke kan forblive uden Følger for Japan.

Den japanske Skibsbygnings Statistik viser, at de japanske Skibsværfter, i de sidste Maanedes af 1937 har modtaget væsentlig færre Bestillinger. En af Grundene til Nedgangen er Mangel paa Staal, som har bevirket, at Priserne er gaaet kraftigt i Vejret. Der har i hele indeværende Aar været en Fremgang i Antallet af afgivne Ordre. Skibsværfterne havde sidst en Tonnage af 1,200,000 Tons under Bygning, men nu er dette Tal faldet til 1,019,000 Tons, hvilket betyder en Nedgang paa 6 Skibe med 55,700 Tons.

Ifølge en Overenskomst mellem Finans- og Samfærdselsministerierne vil der blive bevilget 80 Mill. Yen til Betaling af Renter paa Laan til Bygning af nye Skibe.

Sammenligner man Japans Skibsfart i December Maaned 1937 med December Maaned 1936, viser Farten paa Nordamerika en Nedgang paa 30 pCt., Afrika- og Australien-Farten en Nedgang paa 50 pCt. og Europafarten en Nedgang paa 20 pCt. Som Veje til at overvinde Vanskelighederne anbefales af flere dels Regerings-Subsidier til Trampskibsrate, dels Gennemførelsen af en fast Skibsfartspolitik med det Formaal at modstaa Konkurrence fra fremmede Skibe.

I Aaret 1937 blev der udklarert 196 danske Skibe med en Tonnage af 832,500 Tons. I Perioden fra 1. Januar lil 1. Maj i Aar blev der udklarert 67 danske Skibe paa 254,132 Tons. Tallene for de tilsvarende Perioder i 1936 og 1937 var henholdsvis 62 Skibe paa 224,783 Tons og 49 Skibe paa 193,283 Tons.

HOLLANDS HANDELS-BALANCE

Statistiken over den hollandske Udenrigshandel i Aarets første 9 Maanedes viser, at Importen fra Tyskland har haft en Værdi af 221,5 Mill. Gylden mod 241 Mill. i det samme Tidsrum i Fjor. Fra Belgien-Luxembourg blev der indført Varer til en Værdi af 116,7 (136,3) og fra Storbritannien 83,9 (98,8) Mill. Gylden. Indførselen fra De forenede Stater havde en Værdi af 117,9 (94,1) og Indførselen fra Frankrig en saadan af 46,4 (44,1) Mill. Gylden.

Udførselen til England omfattede Varer til en Værdi af 180,1 Mill. Gylden (184,3). Værdien af Udførselen til Tyskland udgjorde 115,7 (128,6) Mill. Gylden. Belgien-Luxembourg aftog Varer til en Værdi af 78,3 (92,1) Mill. Gylden. Udførselen til De forenede Stater omfattede Produkter til en Værdi af 25,9 (49,0), medens Frankrig aftog Varer til en Værdi af 43,6 (56,2) Mill. Gylden.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Grækenland	44	127.353	15	15
Storbritannien ...	189	321.649	126	53
Italien	45	139.626	37	1
Jugoslavien	10	29.551	5	4
Japan	7	38.896	5	1
Lettland	9	11.897	6	4
Litauen	3	614	3	—
Nederlandene ...	356	457.779	243	76
Norge	81	150.366	56	22
Panama	4	20.971	2	—
Polen	4	1.986	4	—
Portugal	3	3.287	2	1
Rusland	7	18.012	6	5
Sverige	75	80.854	56	17
Ialt....	1.407	2.191.249	981	374

Ialt afgaaet. 1.355 Skibe.

*) Excl. andetsteds udklarede Søkibe.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Desværre viser Fragtmarkederne stadig kun ringe Aktivitet. Korntransporten, som er en af de bærende Faktorer i Skibsfarten, er indskrænket til et Minimum, og de faa Laster, der afsluttes, er afskibet hovedsagelig fra de europæiske Kornexportcentre, hvilket naturligvis paa Grund af den kortere Rejse er en Drawback for Skibsfarten.

River Plate Markedet har igen oplevet en overordentlig stille Uge uden en eneste Afslutning. Der er enkelte Ordre i Markedet, hovedsagelig for mellemstore Skibe med god Kubik, for hvilke Befragterne vil betale Minimalraterne til europæiske Destinationer. Af anden Forretning nævnes Hørfro fra Sario til New York til 17/-, ligesom der noteres Hvede Bahia Blanca/Callao til 15/- og Linsæd fra n. a. San Lorenzo til Californien til 17/6d.

Det australske Marked har vist en lidt livligere Tone og taget et Par Baade til U.K. Cont. med Option af Japan/Shanghai til Minimalraterne, Option Bombay Losning til 18/-. Der er endvidere en beskedent Efterspørgsel efter Tonnage for Januar/Februar/Marts Lastning til U.K. Cont. Option Bombay til 17/6. Saa vidt vides er det Befragternes Hensigt at losse disse Laster i Indien, og det er i hvert Fald umuligt at slutte til europæiske Destinationer alene.

St. Lawrence, Nordamerika og Golfen har slet ikke vist Interesse for Tonnage, hvorimod Donau har været ret livlig og taget adskillige Baade til omkring 18/- à 18/6 for Korn til Antwerpen/Rotterdam Option U.K. til 9d. extra. Fra Sortehavet har Russerne vist større Aktivitet paa Basis af 11/3d. til Antwerpen/Rotterdam, 12/- til U.K.

Om de øvrige oversøiske Markeder er der desværre kun lidt nyt at fortælle. Der er stadig enkelte Scrapordrer fra Northern range og Golfen til Japan til Rater, der ligger omkring \$3.75. Sukker fra Cuba er livløst. Zinkerts fra Tampico indikerer \$2.70 f.i.o. til Rotterdam.

Fra Pacificysten noteres stadig Kul fra San Fran-

cisco til Shanghai til \$3 f.i.o., ligesaavel som der fra Californien og fra Nordpacific kan sluttet Scrap til Japan til omkring \$.75. Anden Transpacific Forretning ligger uforandret.

Østens Markeder er meget stille. For Soyabønner sluttedes en enkelt Baad til 28/3d. Dalny/Skandinavien direkte. Raten er nu nede i 26/6d. Dalny/Rotterdam/Hamburg. Ris fra Saigon ligger nominelt i 28/- til fransk Atlanterhavs-kyst, men det er vanskeligt for Eksportørerne at sælge i Øjeblikket. De øvrige Markeder i det fjerne Østen viser ingen Efterspørgsel efter Tonnage.

De indiske Markeder er støtte, og der er ogsaa i den forløbne Uge sluttet relativt mange Baade paa Basis af 28/- fra Madraskysten til U.K. Cont. Option Karachi/Marinagoa Lastning til 2/6d. mindre.

Hvad de europæiske Markeder angaar, er der desværre heller ikke Grund til alt for stor Optimisme. Den ovenfor omtalte bedre Efterspørgsel fra Donau og Sortehavet har naturligvis haft en vis Indflydelse paa de hjemgaaende Markeder fra Middelhavet, men at tale om nogen virkelig Bedring er der desværre ikke Anledning til. Rateniveauet er iøvrigt uforandret fra vor sidste Beretning.

De udgaaende Kulmarkeder er ligeledes uforandrede, og Trælastmarkederne viser desværre aftagende Interesse for Tonnage, hvilket har medført en svagere Tendens i Kulfragterne fra England til Østersøen. E.C.C.P./Danmark indikerer 4/6d. for 3,000 Tonner med hurtig Losning.

Paa Timechartermarkedet har Forholdene nærmest været roligere. I Vestindiafarten er der kun meget lidt Forretning for prompt Levering, hvorimod Befragterne viser større Lyst til at handle paa Tonnage for December/Januar Positioner. Dansk 3,000 Tonner sluttedes for Canadisk Rundtur til \$1.35, og 4,000 Tonner fik \$1.20 for Vestindia Rundtur. Af anden Forretning skal nævnes: 8,000 Tons Dieselskib \$1.20, Levering U.S.N.H. Trip down, Tilbagelevering Plate.

blev leveret til Rederiet fra Nakskov Skibsværft. Der findes paa Brodækket lukket Styrehus og Navigationsrum og paa Bandedækket Kaptajnens smukke Beboelse og nogle Passagerkahytter samt Radiostation; paa Avningdækket er Salon, Pantry, Dæks- og Maskinofficerernes Kamre og Messe, Kabys m. m.

Fremdrivnings-Maskineriet bestaar af en B. & W. 7-cyl. 2-Takts enkeltvirkende Dieselmotor af nyeste Type paa 3000 H. K., bygget efter Licens paa Værftets Maskinafdeling.

I Prøveturen deltog Skibsreder A. N. Petersen og Medlemmer af Bestyrelsen, Rederiets Inspektør H. Overgaard og som Repræsentanter for British Corporation, Inspektørerne Erh. Hansen og Hartvigsen m. fl.

Svensk Søfartsskole

Efter Nylaa kan der ventes oprettet en »Sjöfartsskola« i Stockholm. Initiativet hertil er taget af Skibsmægler Seth Brinch, Formand i Mercuri-Scharlauanerne, en Sammenslutning af tidligere Elever i det kendte Frans Scharltaus Handelsinstitut.

Sjöfartsskolan er organiseret og træder i Virksomhed i Januar. Det er Skolens Opgave at give de i Skibsfartserhvervet ansatte Lærlinge til at udvide deres Kundskaber indenfor Branchen. Undervisningen skal ske ved Aftenkursus i Henhold til en toaars Undervisningsplan med fire Terminer. En Del praktiske Demonstrationer paa Værfter og Institutioner maa dog naturligvis foregaa om Dagen.

Stabelafløbning i Helsingør

Helsingørs Jernskibsværft søsatte forleden det fjerde af de Søsterskibe, Værftet har bygget til Rederiet »Torm«. Baaden, der er paa ca. 3,900 Tons, døbtet »Gertrud«. Stabelafløbningen foregik glat.

Havnekaptajnen trækker sig tilbage

Københavns Havnebestyrelse har vedtaget at meddele Havnekaptajn H. Chr. Hansen Afsked efter Ansøgning paa

Grund af Alder med Udgangen af indeværende Aar og samtidig overfor Havnekaptajnen udtale sin Paaskønnelse af hans udmærkede Arbejde i de 36 Aar, han har været i Havnevæsenets Tjeneste, deraf 16 Aar som Havnekaptajn.

Havnekaptajn Hansen har gjort Tjeneste i Københavns Havnevæsen siden 1903. I 1907 blev han Havneassistent paa Toldboden, og da Havnemester Bonde med Udgangen af 1922 trak sig tilbage, udpegedes H. Chr. Hansen som den gamle Havnemesters Afløser. Han har altid været en dygtig og solid Mand, kendt med Havnens Forhold og afholdt overalt i Havnen. I 16 Aar har han derefter været Havnemester, eller som Stillingen siden April i Aar benævnes, Havnekaptajn. Havnekaptajnen kan nu trække sig tilbage med Bevidstheden om at have været Københavns Havn en god Mand, der har Venner i alle de Kreser, som har Forbindelse med Havnen.

Mineudlægning ved Spanien

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler:

»Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det danske Gesandtskab i Madrid, p. l. Biarritz, modtagen Indberetning af 20. Oktober 1938 har det spanske Udenrigsministerium i Barcelona under 6. Oktober s. A. meddelt, at da Mineudlægningen til Beskyttelse af Base de Rosas nu er færdig, har vedkommende Departement oplyst, at Sejladsen er farlig i Zonen vest for en Linie fra Punta Creu til Punta del Mila. Ved Indsejling i Bugten ved Rosas er det obligatorisk at anvende Lods, som paa derom fremsat Anmodning til Stadighed vil blive stillet til Raadighed for ethvert Fartøj, der ønsker at sejle ind. For at faa Lods ombord bør ethvert Skib, uden at overskride ovennævnte Linie, nærme sig Cabo Norfeo og afgive de i den internationale Signalbogs 6. Del angivne Signaler for Lods.«

Dansk Kok forulykket

Den 26-aarige Kok Eli Pedersen er død paa et Hospital i Sunderland efter at være styrtet ned ad en Trappe paa den danske Damper »Elisabeth«, med hvilken han

var forhyret. Ulykken skete, medens Skibet var paa Vej fra London til Sunderland.

Smaaskibenes Omladningscerteparti

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe meddeler, at der nu er truffet formelle Overenskomster mellem »Foreningen af Korn- og Foderstofhandlere paa Københavns Børs» og »Danske Korn- og Foderstof-Importørers Fællesorganisation» angaaende Bestemmelserne i Omladningscertepartierne for Smaaskibene. Importørerne har godkendt Punkterne 1 og 3 i de oprindelige Omladningsklausuler af 1938 mod at Punkt 2 bortfalder. Dette omhandlede de Tilfælde, hvor Omladning forsinkes som Følge af, at Partiet paa Grund af Sammenblanding først maa losses i Land for Sortering, inden det kan leveres til Omladeskibet. De to andre Punkter omfatter Tidsgodtgørelse til Omladningsskibene, naar Importskibet er forsinket udover det angivne Ankomstidspunkt, samt et Arbejdsgratiale, naar Omladningen sker udenfor ordinær Arbejdstid.

Kollision i Frihavnen

Lørdag Formiddag fandt en kraftig Kollision Sted mellem den svenske Færge »Malmö» og Store Nordiske's Kabeldamper »Edouard Suenson».

»Malmö» var for udgaende fra Færgelejet i Frihavnen og havde foretaget Svajningen i Bassinet. Den satte derefter Kursen mod Udsejlingen af Frihavnen, men kom for nordlig og ramte med stor Kraft Kabeldamperen, der har sin faste Plads ved Enden af Redmolens Sydside. Færgen ramte »Edouard Suenson» omtrent midtskibs paa Styrbordssiden og med saa megen Kraft, at Færgens Stævning gik ind gennem Kabeldamperens Side og frembragte et Hul paa ca. 4 Meter lige over Vandlinjen. Samtidig blev Kabeldamperen trykket saa kraftigt mod Kajen, at Damperens Bagbordsside fik en Bule, ligesom Kajen ogsaa blev beskadiget.

Nordisk Sømandslov-Konference

Den nordiske Sømandslovgivning er blevet behandlet paa en i disse Dage afholdt Konference i Helsingfors. I Konferencen deltog Repræsentanter for Danmark, Finland, Norge og Sverige, og aabnedes af Dr. jur. R. Beckman, der fungerede som Formand. Fra Danmark deltog Professor, Dr. jur. Kristian Sindballe og Sekretær Jørgen Worm fra Handelsministeriets Søfartskontor. Finland repræsenteredes af Forvaltningsraad, Dr. jur. Beckman og Sekretær i Sjøfartsstyrelsen, Viceherredshovding Tor Blomberg. Fra Norge var mødt Højesteretsdommer Edwin Alten og Kontorchef H. Th. Knudtzon, og fra Sverige deltog Præsident Birger Ekeblad og Bureausekretær Gunnar Böös.

Til Behandling forelaa de ved Konferencen i Oslo i Maj Maaned fremsatte Forslag vedrørende Skibsofficerernes Stilling. Diskussionen var af principiel Art, og Detailbehandlingen finder først Sted længere frem i Tiden.

Brand paa Atlanterhavsdamperen »Deutschland»

Paa Hamburg-Amerika Linien's Passagerskib »Deutschland» opstod i sidste Uge Ild mens Skibet befandt sig paa Rejse til New York. Branden opstod i Lastrum Nr. 2 og saa en Tid saa truende ud, at der udsendtes Nødsignaler. Flere Skibe ilede til Hjælp, men inden de naaede frem var det lykkedes Besætningen paa »Deutschland» at begrænse Ilden, og Skibet kunde fortsætte sin Rejse.

Stabelafløbning i Odense

Odense Staaletværft søsatte i Lørdags den 14,500 Tons store Tankbaad »Lucellum», der er bygget til Rederiet H. E. Moss & Co. i Liverpool.

Stabelafløbningen, der bl. a. overværedes af Rederen, Mr. Cohan og Skibets Kaptajn, Mr. Svenson, forløb glat. Skibets Maskine er leveret af B. & W. og bestaar af en 7-cyl. Dieselmotor.

Sabroe-Køleanlæg til Rumænien

Med det rumænske Fiskerimonopol »P. A. R. I. D.», der sorterer direkte under det rumænske Landbrugsministerium, har Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus, afsluttet en Kontrakt, der angaar Levering af et meget stort Køleanlæg til Monopolets store nye Frysehuse i Galatz. Ved Hjælp af dette Anlæg skal der i Fiskesæsonen fra Juni til December kunne dybfrysas ca. 400,000 kg Fisk. Til Stadighed opbevares ca. 2,000,000 kg Fisk og Kaviar samt fremstilles 400,000 kg Krystalis. Anlægget skal leveres og igangsættes paa 3 Maaneder.

Dramatisk Strandling

Damperen »Lynæs» af København strandede Natten til Onsdag i en voldsom Storm ved Klitmøller. Redningsbaaden maatte flere Gange ud for at redde Besætningen.

Eksamensresultater

Københavns Navigationsskole har afholdt Eksamen, der afsluttedes den 28. Oktober med følgende Resultater:

Styrmandseksamen.

Min. 87. Max. 203.

Bende W. Andersen, Vamdrup, 141. Palle U. I. Bruun, København, 124. Viggo Frederiksen, Frederiksberg, 161. Kolja B. Fritz, København, 87. Kai O. Henriksen, Oure Maribo Amt, 146. Pauli O. S. K. Jakobsen, Søllerød, 114. Kaj C. Janbøl, København, 157. Rogert Jepsen, Hover Vejle Amt, 125. Frits J. N. Jespersen, Kvalbo, 90. Helge Johnsen, Fredericia, 105. Henning B. Kruse, Rønne, 100. Jacob P. O. F. Lave, Frodeby, 123. Carl F. Lous, København, 194. Børge Nielsen, V. Skerninge, 144. Villy H. H. E. Nielsen, København, 151. Eigil L. J. Ulrichsen, København, 164. Max Voigt-Hansen, Helsingør, 126.

Skibsførereksamen.

Min. 84. Max. 168.

Harald A. Krarup, København, 135. Villy H. Guhle, Helsingør, 104. Carl W. Poulsen, Korsør, 133. Otto P. F. Caroe, Porto Rico, 112. Jørgen C. B. Egerod, Dragør, 134. Gunnar (Gluud), København, 128. Erik C. Jensen, Frederiksberg, 104. Ejvind J. P. Jespersen, Esbjerg, 106. Ange R. Jørgensen, Skanderborg, 117. Olaf B. Lind, Næstved, 92. Karl G. Nørgaard, København, 100. Edmund B. Pedersen, Aarhus, 99. Knud W. R. Pedersen, København, 143. Holger E. Andersen, Aalborg, 113. Kai S. Christensen, Rudkøbing, 129. Christian Drewes, Hellerup, 124. Eiler C. P. Grønvold, Ordrup, Kbh., 109. Axel G. Jensen, Roskilde, 135. Alfred A. Hansen Kok, Aarhus, 143. Bjørn Pedersen, København, 115. Mogens T. Petersen, Roskilde, 118. Herluf C. Rodskjær, Høien Vejle, 126. Torkel Søggaard, Esbjerg, 117.

Radioeksaminerne.

I betyder I Klasse. II: II Klasse. T: Telefonprøve.

H. Eriksen, Korsør, I. H. Mathiasen, København, I. S. A. Christensen, Horsens, II & T. J. Nielsen, Frederiksberg, II & T. J. E. Benzoni, Randers, II & T. P. Stevelt, København, II & T. G. H. Johansen, Kvislemark, T. H. Sloth Hansen, København, II. A. Jaln, København, II. H. Mortensen, Tværaa, II. E. Gøbel Jensen, Haastrup Svendborg, II. N. F. Timmermann Møller, København, T.

Ved den festlige Afslutning paa Skolen Fredag d. 28. Oktober uddeltes følgende Præmier: Admiral Richlieus Præmie for Flid, en Sekstant, til A. A. Hansen Kok. Foreningen til Søfartens Fremme's Præmie til den der har bestaaet alle tre Eksaminer med mindst 5 i Gennemsnit: Harald A. Krarup. En Velynder af Navigatorstandens Præmie til den der har bestaaet Styrmandseksamen med højest Pointsantal: Carl F. Lous. Præmie for Svømning: Jørgen Vilhelm Petersen. Præmie fra Foreningen til Søfartens Fremme til den bedste Styrmandstelegrafist med mindste Karakter 6: Jens Nielsen. Dansk Dampskibsrederiforening's Præmier til Styrmandstelegrafister Kr. 300.00 til Jens Nielsen, og Kr. 100.00 til P. Stevelt.

Handelsminister Kjærboel og Kontorchef Ove Nielsen var til Stede.

Gøtaverken

Aktiebolaget »Gøtaverken»s Regnskab for Driftsnaaret fra 1. Juli 1937 til 30. Juni 1938 udviser et Nettooverskud paa 1,676,477 Kr., mod 1,401,023 Kr. foregaaende Aar. Styrelsen foreslaar uforandret 8 pCt.

»Protector»s Fører

Politimesteren i Bogense har fra de tyske Myndigheder faaet Meddelelse om, at man paa den tyske Østersøkyst ved Rügenwalde har fundet Liget af Kaptajn A. Eriksen, der var Fører af Skonnerten »Protector» af Bogensen, som forliste for nogen Tid siden paa en Rejse fra Stettin til Nakskov. Kaptajnens Lig vil nu blive ført til Bogense og begravet dér.

Kaptajn Eriksen blev 35 Aar gammel. Han købte sit Skib i Tyskland i 1936.

25 Aars Jubilæum

Skibsreder Hans P. Carl fejrede i Søndags 25 Aarsdagen for sin Indtræden i Firmaet Martin Carl og som Reder for Dampskibsselskabet Heimdal. Skibsreder Carl, der havde faaet sin første Uddannelse i det fædrene Firma og efter at have tilbragt nogle Aar i Udlandet var vendt hjem, blev den 30. Oktober 1913 under Faderen, Skibsreder Martin Carls Sygdom optaget som Medindehaver af Firmaet. I de nærmest følgende Aar maatte man arbejde under de store Vanskeligheder, Verdenskrigen medførte, og da Krigen var forbi, stod Rederiet med en betydelig reduceret Flaade, der var svundet stærkt ind ved store Tab i Krigsaarene. Skibsreder Martin Carl gik i Gang med Genopbygningen af Flaaden, men naaede ikke at gennemføre dette Arbejde, idet han døde i 1921.

Skibsreder Hans P. Carl overtog da, sammen med den yngre Broder Axel Carl, Ledelsen, og fortsatte Genopbygningsarbejdet med det Resultat, at Rederiet nu har en Flaade paa syv moderne Dampere paa tilsammen godt 20,000 Tons Dødvægt. Siden 1936, efter Broderens Død, har Hans P. Carl været Eneindehaver af Firmaet og korresponderende Reder for Dampskibsselskabet.

PERSONALIA

80 Aar

En kendt gammel Søens Mand, fhv. Lods *P. C. Bast*, fyldte i Torsdags 80 Aar.

Bast er født paa Vestkysten i Løkken, hvor hans Fader var Skipper. Efter sin Konfirmation kom han ud med Sejlskibe, tog Styrmandseksamen og fik Skib at føre.

I 1895 blev han ansat som Lods paa Hirtsholmen, hvorfra han et Par Aar senere forflyttedes til Frederikshavn. Ialt var han aktiv Lods i 25 Aar.

Efter at have opgivet sit aktive Lodsarbejde gjorde han i nogle Aar Tjeneste i Lodsdirektoratet i København, hvor hans store praktiske Erfaring var til megen Nytte. Nu nyder han sit Otium i Vejle, hvortil mange Hilsener blev sendt paa Højtidsdagen.

75 Aar

Torsdag fyldte en af Thurø's kendte Skibsførere, Kaptajn *Martin Sørensen*, 75 Aar.

Kaptajn Sørensen er indfødt Thuriner. Efter at have taget Eksamen som Styrmand kom han straks ud med »Hedvig« af Thurø, oplevede Forlis med »Jensine« af Thurø, og i tre Dogn opholdt Mandskabet sig paa Vraget, inden de kunde komme i Land.

I 1892 købte han sit første Skib, Skonnerten »Adolphine« og har siden sejlet med mange andre til han sagde Søen Farvel i 1928. Sønnen er Skibsreder og Mægler *A. E. Sørensen*.

Den 29. Oktober fyldte fhv. Dampskibsfører *N. H. Gregersen*, Nordby, Fanø, 75 Aar. Gregersen var i mange Aar Fører i Marius Nielsens Rederi.

60 Aar

Skibsfører i Rederiet *T. C. Christensen*, Kaptajn *P. L. Hansen* fyldte i Torsdags 60 Aar. Kaptajn Hansen var oprindelig Sejlskibsfører og førte Thurø-Skonnerten »Libre« i alle Krigsaarene. Senere gik han over i Rederiet *T. C. Christensen* og førte bl. a. »Aggersund«, der forliste

for et Par Maaneder siden. Han er nu Fører af et andet af Selskabets Skibe.

Skibsfører i Det Forenede Dampskibsselskab, Kaptajn *Emil Pade* fyldte Onsdag 60 Aar. Kaptajn Pade er Fører af Damperen »København« paa Aalborg-Ruten.

Den 13. November fylder fhv. Dampskibsfører *J. A. Sonnichsen*, Sønderho paa Fanø, 60 Aar. Han var i en lang Aarrække ansat i *C. K. Hansens Rederi* og var sidst Fører paa s.s. »Flynderborg«. Kaptajn *J. A. Sonnichsen* forlod Søen i Aaret 1934 og nyder nu sit Otium i sit Hjem i Sønderho paa Fanø.

50 Aar

Tilsynsførende ved Vagervæsenet *Hans Pedersen*, Sønderho paa Fanø, fylder Søndag den 6. November 50 Aar.

Pedersen overtog for 25 Aar siden Stillingen som Tøndelægger og Prikkesætter efter sin Fader, *J. H. Pedersen*, og kan i November d. A. fejre 25 Aars Jubilæum for sin Ansættelse under Vagervæsenet.

Dødsfald

Partikulier *Villads Petersen*, Dommerborg, Blokhus, er død, 83 Aar gammel. Den afdøde har været ansat ved Blokhus Redningsbaad i 37 Aar og har været med til at redde talrige Sømand i Land fra strandede Skibe.

En kendt gammel Fanøbo, tidligere Skibsfører *P. Clemmensen Pedersen*, er død, 78 Aar gammel. Vi mindes Clemmensens Pedersen, som i mange Aar har sendt os sine smaa Meddelelser om de gamle Skibskaptajners Liv og Færden paa Fanø efter at de havde lagt op.

I en Alder af 76 Aar er fhv. Maskininspektør *Harry Sørensen* afgaaet ved Døden.

Efter i nogle Aar at have sejlet i Rederiet *L. A. Carls Dampere* kom han i 1889 til *C. K. Hansen*. Her sejlede han som Forstemester til 1900, da han blev tilkaldt som Første Maskininspektør til Ledelse af Arbejdet paa Kontoret med den hastigt voksende Flaade. Denne Post beklædte han i 30 Aar.

56 Aar gammel er Kaptajn *P. Møller Hansen* afgaaet ved Døden i sit Hjem i Nordby paa Fanø. Kaptajn Møller Hansen var sidst Fører af Damperen »Johanne«, tilhørende *J. Lauritzens Rederi*.

POSITIONSLISTE PR. 1. NOVEMBER 1938

A

- s.s. *Aalborg* ank. Grimsby 30.10.
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Bremen 4.10.
s.s. *Aarø* afg. Kemi 21.10.
s.s. *Aase* afg. Gibraltar 20.10. til London og Antwerpen.
m.t. *Aase Mærsk* ank. Rotterdam 30.10.
s.s. *Absalon* ank. Weilsiluoto 20.10.
m.s. *African Reefer* afg. Candia 1.11.
m.s. *Afrika*, Brøholm Jensen, afg. Porto Empedocle til Port Said 1.11. udg.
s.s. *Agnete* ank. Danzig 20.10.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Ghent 13.10. til St. John's N.B.
s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 19.10. til River Plate.
s.s. *Alfa* afg. Gdynia 31.10.
s.s. *Alf* afg. Hartlepool 25.10.
s.s. *Algarve* ank. Antwerpen 29.10.
s.s. *Algier* afg. Esbjerg 1.11. til Kbhvn.
m.s. *Almena* afg. New York 14.10. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Southampton til Marseille 31.10. udg.
s.s. *Alssund*, Hansen, pass. Pentland Firth 27.10. p. R. t. Portland, Maine.
m.s. *American Reefer*, afg. Seattle 31.10.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. San Francisco 25.10. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* pass. Malla 19.10.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Yokohama 18.10.
s.s. *Anna* ank. Sandevaag 27.10.
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Gibraltar p. R. t. Rotterdam 1.11. hjg.
s.s. *Anne* ank. New York 21.10.
m.s. *Argentina* ank. Buenos Aires 29.10.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Oran 26.10. til Hoyanger.
m.s. *Arizona* afg. Nørresundby 1.11. til Esbjerg.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Osaka 29.10.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Tyne 30.10.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Beira til Saigon 2.11. udg.
s.s. *Aslaug* pass. Hammershus 25.10. vestg.
m.s. *Asnæs* pass. Helsingør 1.11.
m.s. *Astoria*, Norregaard, afg. Norfolk Va. 25.10.
s.s. *Astra* ank. Houston 24.10.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Barahana ca. 26.10. til Boston, Mass.
m.s. *Australian Reefer* pass. Mona 26.10.
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Cape Agulhas p. R. t. Sydney 27.10. udg.
s.s. *Avance* afg. Grimsby 26.10. til Korsør.

B

- s.s. *Belgien* afg. Danzig 27.10. til Terneuzen.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Rouen 10.10.

- s.s. *Bergenhuis* afg. Kbhvn. 31.10. til Stettin.
s.s. *Bertha* afg. Trångsund 15.10.
s.s. *Bes* pass. Ushant 24.10.
s.s. *Betta* ank. Pateniemi 1.11.
s.s. *Betty Mærsk* afg. New York 18.10.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Newport News 25.10.
s.s. *Birgitte* afg. Porsgrunn 22.9. til St. Stephen.
s.s. *Birte*, Andersen, afg. Leningrad 21.10. til Dublin.
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Paimboeuf 29.10.
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Kbhvn. 28.10.
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. New York 29.10. til Rotterdam.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rotterdam 30.10.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Burutu 30.10. til Akana.
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. 49,43 N., 38,22 W. 30.10. p. R. t. Hamborg.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Buenos Aires 29.10.
s.s. *Brasilien* afg. Neufahrwasser 30.10. til River Plate.
s.s. *Britta* afg. Dover 1.11.
s.s. *Broholm* afg. Kalamata 31.10. til Collo.
s.s. *Brynhild* afg. Neufahrwasser 21.10. til Natal.

C

- m.s. *California* ank. Santos 29.10.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. London 1.11. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Rio de Janeiro 28.10.
s.s. *Carmen* pass. Finisterre 30.10.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Port Arthur 17.10.
s.s. *Charkow* Dok i Helsingør.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Beyrouth 21.10.
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Finisterre p. R. t. Las Palmas 29.10. udg.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Flora 28.10.
m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Caripito 11.11.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Aalborg 22.10.
m.s. *Chr. Sess*, Clausen, pass. Hatteras 27.10. p. R. t. Sorel.
s.s. *Christiansborg* pass. Malta 29.10.
s.s. *Cimbria*, Lund, pass. Brunsbüttel 30.10. p. R. t. Antwerpen.
s.s. *Clara*, Jensen, ank. London 27.10.
m.s. *Columbia*, Bronèr, ank. Tokyo 20.10.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Beira 27.10. til Durban.
s.s. *Cyril*, Farup, ank. Cape Breton Island 29.10.

D

- s.s. *Dagmar Clausen* afg. Stockholm 27.10. til Norrkøping.
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 31.10.
s.s. *Dagmar* afg. Marseille 31.10.
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Methil 30.10.
m.s. *Danmark* forv. ank. Hamburg 21.11.
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Bangkok til Manila 30.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

1.11.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	472,00	AMSTRDAM.....	257,05
BERLIN.....	188,80	STOCKHOLM.....	115,55
PARIS.....	12,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	79,85	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	107,20	PRAG.....	16,35
ROM.....	25,05	WARSAWA.....	89,20

s.s. *Delaware* afg. Sauda 29.10. til Baltimore.
m.s. *Duala*, Larsen, afg. Los Angeles til Gøteborg 24.10. hjg.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Kuba 24.10.
s.s. *Ebro* ank. Lissabon 31.10.
s.s. *Edv. Nissen* afg. Tail of Bank 19.10. til U.S.A.
s.s. *Ejffe Mærsk* afg. Oslo 11.10. til Honningsvaag.
s.s. *Egholm* ank. Jaffa 31.10.
m.s. *Egyptian Reefer* ank. Seattle 24.10.
m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Dakar 21.10.
s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Turkisland 25.10.
s.s. *Elisabeth* afg. Methil 25.10.
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Safi 13.10.
s.s. *Ellen* afg. Korsør 27.10. til Danzig.
s.s. *Ellensborg* pass. Skagen 1.11.
s.s. *Else* ank. Norrköping 1.11.
s.s. *Emanuel* afg. Glasgow 23.10. til Aarhus.
s.s. *Emilie Mærsk* afg. Antwerpen 15.10.
m.l. *Emma Mærsk* afg. Colombo 21.10.
s.s. *Energi* afg. Gdynia 31.10. til Kramfors.
s.s. *England*, Stengade, ank. Grangemouth 27.10.
s.s. *Enigheden* ank. Gdynia 31.10.
s.s. *Erik Boye* ank. Danzig 26.10.
s.s. *Erindring* oplagt.
s.s. *Erna* pass. Ushant 31.10.
m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Hull 31.10. udg.
s.s. *Ester* ank. Preston 29.10.
s.s. *Esther Maria*, Lissberg, ank. Cardiff 31.10.
s.s. *Estland*, Fischer, ank. Methil 27.10.
s.s. *Estrid* ank. Hamburg 27.10.
m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Christobal til Los Angeles 24.10. udg.

F

s.s. *Fanø*, Korff, ank. Dieppe 22.10.
m.s. *Fanø* afg. Norrköping 31.10.
s.s. *Finland* afg. Rotterdam 26.10.
m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Vancouver 30.10. udg.
s.s. *Flynderborg* ank. Rotterdam 27.10.
s.s. *Frankrig* afg. Kbhvn. 25.10. til Danzig.
s.s. *Fredensborg* afg. Albany 25.10.
s.s. *Frederiksborg* pass. Cape Finisterre 30.10.
s.s. *Freja* afg. Oslo 20.10. til Methil.
s.s. *Frida* ank. New York 28.10.
s.s. *Frode* afg. New Orleans 27.10. til Norfolk, Va.
s.s. *Fylla* ank. Folkestone 24.10.

G

s.s. *Georgia* afg. Kbhvn. 30.9. til Gulfen.
s.s. *Gerda* pass. Ushant 1.11.
s.s. *Gerda Toft* ank. Barry 30.10.
s.s. *Gerd* afg. Baltimore 22.9. til Guanta.
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. New York 27.10. til Boston.
s.s. *Gorm* afg. Newcastle-on-Tyne 13.10. til Norfolk, Va.
m.s. *Grete Mærsk* afg. Yokohama 10.10.
s.s. *Grete* afg. Harlingen 1.11.
s.s. *Grønland*, Mortensen, afg. Gdynia 28.10. til Lapaluoto.
s.s. *Gudena* afg. Gøteborg 13.10. til Bordeaux.
s.s. *Gudrun* ank. Sharpness 27.10.
m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Rotterdam 15.10.
s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 19.10.
s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Dungeness 26.10. p. R. t. Alexandria.
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 29.9.
s.s. *Gyda* afg. Alexandria 26.10. til Jaffa.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Kemi 29.10.
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Rouen 30.10.
s.s. *Haldan* afg. Rouen 29.10. til Bordeaux.
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Liverpool 30.10.
s.s. *Hanne* afg. Aalborg 26.10. til Kbhvn.
s.s. *Hans Broge* afg. Hull 20.10. til Huelva.
s.s. *Hans*, From, afg. København 2.11. til Danzig.
s.s. *Hans Mærsk* pass. Dover 28.10. østg.
s.s. *Harriet* afg. Messina 1.11.
s.s. *Harald* afg. Kbhvn. 26.10. til Manchester.
s.s. *Helene* ank. Kolka 30.10.
s.s. *Helga* ank. Valparaiso 18.10.
m.s. *Helvig* pass. Gibraltar 27.10. østg.

m.s. *Henning Mærsk* afg. Corpus Christi 10.10. til Havre.
s.s. *Henry Tegner* afg. Wiborg 24.10. til Leningrad.
m.s. *Herdis* ank. Liverpool 22.10.
s.s. *Hilde* ank. Grimsby 22.10.
s.s. *Hindsholm* ank. Swansea 28.10.
s.s. *Holland* lossers i Kbhvn. fra Bremen 1.11.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Beyrouth til Casablanca 31.10. hjg.
s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Archangel 26.10. til Preston.
s.s. *Ingeborg S.* afg. Savona 20.10. til Genoa.
s.s. *Inger Toft* ank. Belfast 30.10.
s.s. *Inger* ank. Liverpool 29.10.
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Klaipeda 31.10.
m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Three Rivers 30.10.
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Kghvn. 30.10. til Danzig.
s.s. *Ivar* ank. Kbhvn. 29.10.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 30.10.
s.s. *Jakob Mærsk* afg. Bremen 4.10. til Kanada.
m.l. *Jane Mærsk* pass. Beachy Head 13.10. p. R. t. Tampico.
m.s. *Java*, Christensen, afg. Cebu til Singapore 29.10. hjg.
s.s. *Jenny* afg. Malaga 29.10.
s.s. *Jessie Mærsk* ank. St. Anthony 20.10.
s.s. *Johanne* ank. Stettin 28.10.
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Danzig 19.10. til Bordeaux.
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 31.10.
s.s. *Jonna* pass. Æquator 26.10.
s.s. *Juliane* afg. Gdynia 25.10.
m.s. *Jullandia*, Topp, ank. Bangkok 23.10.
s.s. *Jutta* afg. Kotka 1.11.
s.s. *Jytte* afg. Blyth 19.10. til Kbhvn.
s.s. *Jægersborg* ank. London 26.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Dartmouth 30.10. til St. Louis du Rhone.
s.s. *Kalø*, Brockmann, ank. New York 31.10.
s.s. *Karen Toft* ank. Danzig 29.10.
s.s. *Karen* afg. Grangemouth 27.10. til Burntisland.
s.s. *Karla* pass. Gibraltar 1.11.
s.s. *Katholm* ank. Danzig 31.10.
m.l. *Katrine Mærsk* afg. Bilbao 12.10.
s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Veitsiluoto 18.10.
s.s. *Kentucky* afg. New York 25.10. til Oslo.
s.s. *Kirsten* afg. Cork 28.10. til Dublin.
s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Antwerpen 21.10.
s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Onega 17.10. til Bordeaux.
s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
s.s. *Knud* ank. Kbhvn. 28.10.
s.s. *Knud Villemoes* pass. St. Abb's Hd. 27.10. p. R. t. Burntisland.
s.s. *Knut* afg. Tunis 27.10. til Dubrovnik.
s.s. *Kongeaa* ank. Aalborg 26.10.

L

s.s. *Laila* afg. Habana 1.11.
m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Colombo til Aden 1.11. hjg.
s.s. *Lars Kruse* oplagt.
s.s. *Laura* afg. Rio de Janeiro 30.10.
m.s. *Leise Mærsk* afg. San Francisco 26.10. til Yawata.
s.s. *Lica Mærsk* pass. Hirtshals 12.10. vestg.
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Aalborg Værft 4.10.
s.s. *Lilian* afg. Kotka 1.11.
s.s. *Lilleborg* ank. Ivigtul 24.10.
s.s. *Lily* ank. Themsen 24.10.
s.s. *Linda* afg. Raumo 31.10.
s.s. *London*, Hansen, afg. Kbhvn. 26.10. til Leningrad.
s.s. *Lotta* afg. Barry 1.11.
s.s. *Lotte* afg. Bremen 27.10. til Immingham.
m.s. *Louisiana* afg. Madeira 27.10. til Bergen.
m.s. *Lundby* forventes til Montreal 11.11.
s.s. *Lynæs* pass. Skagen 29.10.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Quebec 20.10. til Barrow.
s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 1.11.
s.s. *Maja* pass. Skagen 31.10.
m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. San Francisco til Kbhvn. 21.10. hjg.
s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Panama City 14.10.
m.s. *Marchen Mærsk* ank. Manila 25.9.
s.s. *Margit*, Johansen, pass. Kbhvn. 27.10. p. R. t. Ghent.
s.s. *Margrete* afg. Ymuiden 26.10. til Bo'ness.
s.s. *Margrethe* afg. Kbhvn. 29.10. til London.
s.s. *Marianne* ank. Tyne 25.10.
m.l. *Marie Mærsk* afg. Brunsbüttel 26.10. til Rotterdam.
s.s. *Marit Mærsk* afg. Frederiksstad 7.10.
s.s. *Marie Toft* ank. Rouen 24.10.
s.s. *Marna* afg. Buenaventura 31.10.
m.s. *Marocco* ank. Marseille 31.10.
s.s. *Martin Carl*, Rasmussen, afg. Hamburg 15.10.

s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Huelva 27.10. til Aalborg.
 s.s. *Marz* ank. Yxpila 23.10.
 s.s. *Maryland* ank. Kbhvn. 30.10.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Port Williams 19.10.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Aden til Colombo 28.10. udg.
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 15.10. til Rotterdam.
 s.s. *Mette* ank. Aalborg 24.9.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Singapore 16.9. til Swatow.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 30.10. til Bordeaux.
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Gdynia 31.10. til Kemi.
 s.s. *Najaden* ank. Stettin 28.10.
 s.s. *Nancy* pass. Helsingør 30.10.
 s.s. *Nerma* ank. Syracuse 28.10.
 s.s. *Nevada* ank. Rio 30.10.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Norfolk 22.10.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Christobal 20.10.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Tromsø 31.10.
 s.s. *Niobe* ank. Liverpool 29.10.
 s.s. *Norco* afg. Randers 27.10. til Danzig.
 m.s. *Nordbo* ank. Nakskov 18.10.
 s.s. *Nordborg* afg. Guantanamo 25.10.
 s.s. *Nordby* afg. London 28.10. til Fredericia.
 m.s. *Norden* ank. Christobal 21.10.
 m.s. *Nordfarer* ank. Montevideo 27.10.
 m.s. *Nordhavet* afg. Cardiff 19.10. til Buenos Aires.
 m.s. *Nordhval* afg. Tacoma 15.10. til Yokohama.
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 13.10. til New York.
 s.s. *Nordlys* ank. Hull 13.10.
 m.s. *Nordpol* afg. Snigon 27.10. til Yokohama.
 m.s. *Nordvest* ank. Mormugao 28.10.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. St. John N.B. 16.10. til Buenos Aires.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 1.11.
 s.s. *Olaf* afg. Leningrad 25.10. til Grimsby.
 s.s. *Olga* afg. Burntisland 27.10. til Thisted.
 m.s. *Olga S.* afg. Haifa 14.10. til Beirut.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. St. John's 18.10.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Montreal 28.10.
 m.s. *Oregon* ank. Rosario 27.10.
 s.s. *Orion* ank. Methil 26.10.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Onega 22.10. til Marseilles.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Swansea 21.10.
 s.s. *Ove Toft* ank. Cardiff 30.10.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Boston 25.10.
 s.s. *P. N. Danim* afg. Kuba 22.10.
 m.s. *Panama*, Juul-Christensen, ank. Aalborg 2.11. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Goole 28.10.
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Port Said til Marseille 30.10. hjg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Baltimore 26.10.
 s.s. *Pia* pass. Fornæs 1.11.
 s.s. *Polly* pass. Hanstholm 24.10.
 s.s. *Paula* pass. Helsingør 1.11.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Dundalk 29.10. til Leith.

R

s.s. *Ragnhild* afg. Vlissingen 27.10. til Alexandria.
 s.s. *Randa* ank. København 30.10.
 s.s. *Riga* pass. Hollenau 29.10.
 s.s. *Rigmor* lossen i Kbhvn. fra Ymuiden 1.11.
 s.s. *Rikke* afg. Baltimore 19.10. til Hamburg.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Tromsø 21.10. til Archangel.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 1.11.
 s.s. *Robert* ank. Blyth 21.10.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. N. Waterweg 20.10.
 s.s. *Rosenborg* afg. Saffi 26.10.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 1.11. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. New York 29.9.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. New York 19.10.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Kbhvn. 30.10.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Rotterdam 27.10.
 s.s. *Sejro*, Theilman-Thomsen, afg. New York 24.10.
 m.s. *Selandia*, Væring, ank. Kbhvn. 19.10.
 s.s. *Selma* afg. Raumo 28.10.
 s.s. *Sessa* afg. Callao 25.10.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Nakskov 31.10.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

s.s. *Sicilien* afg. Antwerpen 24.10. til Alexandria.
 s.s. *Signe* ank. Gefle 20.10.
 s.s. *Sigrid* lossen i Kbhvn. fra Tyne 1.11.
 s.s. *Sigrun* ank. Kbhvn. 29.10.
 s.s. *Silkeborg* pass. Kopervik 30.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kbhvn. 28.10.
 s.s. *Skagen* pass. Holtenau 1.11.
 s.s. *Skagerak* pass. Skagen 24.10.
 s.s. *Skandia* afg. Aruba 25.10. til Rotterdam.
 s.s. *Skjold* ank. Riga 30.10.
 s.s. *Skodsborg* ank. Gdynia 28.10.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 1.11. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Cardiff 28.9. til Newfoundland.
 s.s. *Sophie* pass. Helsingør 24.10.
 s.s. *Stadion II* ank. Oslo 27.10.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Caibarien 26.10.
 s.s. *Stella* pass. Dungeness 30.10.
 m.s. *Stensby* afg. Port Albani 25.10. til Taku Bar.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Englewood 31.10.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Archangel 22.10. til Vilvorde.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Skagen 27.10. vestg.
 s.s. *Svanhild* afg. Gøteborg 19.10. til Portland, Me.
 s.s. *Svanholm* ank. Nemours 31.10.
 s.s. *Svava* ank. Kbhvn. 1.11.
 s.s. *Svend Pii* ank. Bathurst, R.G. 24.10.
 s.s. *Søborg* ank. Nantes 29.10.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Liverpool 28.10.
 m.s. *Tacona*, Madsen, afg. Nauru 21.10.
 s.s. *Tanja* afg. Kotka 1.11.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. afg. San Pedro 31.10.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Leith 1.11.
 s.s. *Tekla* afg. Danzig 21.10. til La Rochelle.
 s.s. *Tennessee* afg. Madeira 27.10. til Kbhvn.
 m.s. *Thyra S.* afg. Liverpool 21.10. til Las Palmas.
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 29.10. til Antwerpen.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Bandholm 1.11. til Thisted.
 s.s. *Tove* afg. Gøteborg 12.10. til Leningrad.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Prinzapolka 9.10.
 s.s. *Transporter* afg. Odense 26.10. til Grangemouth.
 s.s. *Trio*, Svane, due Tyne 2/11.
 s.s. *Trondhjem* afg. Alesund 1.11. nordover.
 s.s. *Tula* ank. Danzig 31.10.
 m.s. *Tunis* afg. Lissabon 29.10. til Kbhvn.
 m.s. *Tureby* forv. ank. til Rio de Janeiro 3.-4. 11., derefter Santos, Buenos Aires og Rosario.

U

s.s. *Uffe* afg. Leningrad 1.11. til Leith.
 s.s. *Ulla* afg. Aalborg 29.10.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Dunnet Head 25.10.
 s.s. *Uranienborg* ank. Norfolk 29.10.

V

s.s. *Valborg* ank. Gdynia 21.10.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Copenhagen 31.10.
 s.s. *Venus* ank. Demerara 24.10.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Tromsø 22.10. til Archangel.
 s.s. *Viborg* ank. Horsens 29.10.
 s.s. *Viola* pass. Beachy Head 13.10. p. R. t. Amerika.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 15.10. til River Plate.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, pass. Cape Verde 26.10.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Danzig 27.10. til Marseille.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 28.10. til Methil.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 1.11. til Nørresundby og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* pass. Ushant 31.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver
til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE
Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET
MONTANA A/S
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER
KØBENHAVN K. Telefon: 9246
Telegramadr.: MONTANAKUL

SKULD
Stiftet: 1897
PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING
Amaliegade 33
KØBENHAVN
Tlf. 12.432
12.267
12.732

Skibsproviantering
Schiffshandler Ship Chandler
H. S. HANSENS EFTF.
Indehaver C. J. Dideriksen
Telefon Central 389-7489-15762 Amaliegade 43,
Efter Kl. 8 Ordrup 3096 København K.
Telgr.-Adr.: Stores
Lager af alle Skibsfornødenheder

DET FORENEDE FÆRGESELSKAB
anbefaler sig med
MOTORBADE
til Proviant, Stores, Færge samt
Trosseføring, overalt i Havnen
og paa Rheden.
Kontor Nordre Toldbod København K.
Telefoner Central 45 82 & 10 662

Det forenede Dampskibs-Selskab
AKTIESELSKAB
Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER
mellem
KØBENHAVN og alle større Provindhavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -
Brasilien - Nordafrika - Italien -
Spanien - Portugal - Frankrig -
Belgien - Tyskland - Storbritannien -
Island - Norge - Sverige - Danmark -
Letland - Litauen - Estland -



KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.
(S. OLSEN)
KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTELSKAB
HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.
PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491
HOVEDKONTOR: TLF. C. 3491
EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE KOMPAGNIET
Telefoner: 537 & 4055
Telegr.-Adr.: Mamdresch
Aalborg

VINKE & CO
Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines
Telegrams: Vinkco
ROTTERDAM
Telephones: 84880 (8 lines)
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.
ETABLERET 1846. TEL.-ADR.: »SALVESEN»
GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 2. November 1938.

Nr. 44.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar egentlig. 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 Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

I. Østersøen.

3115. Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Hammerhavnen. Indløb oprenset.
Indløbet til *Hammerhavnen* er nu oprenset til normal Dybde.
c. $55^{\circ} 16',7$ N. $14^{\circ} 45',7$ E.
(E. f. s. Nr. 43/3046 1938. Havnelods, Side 82.)
3116. (T). Sverige S.-Kyst. Indløbet til Karlskrona. Karlskrona angöringsboj.
Taagesignalklokke midlertidig ude af Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 43/2990. Stockholm 1938.)
Taagesignalklokken paa Lys- og Klokketønden *Karlskrona angöringsboj* paa c. $56^{\circ} 03' N.$ $15^{\circ} 33' E.$ er midlertidig ude af Virksomhed.
3117. Sverige E.-Kyst. Kråkelund NE. Grund. Sømærke flyttet.
(U. f. s. Nr. 40/2737. Stockholm 1938.)
En Stengrund med 6,4 m Vand ved Middelvandstand er fundet paa $57^{\circ} 27',80$
N. $16^{\circ} 47',00$ E., SE. for *Gässtensgrund*. I Anledning heraf er den sorte Stage med 2 Balloner flyttet c. 250 m SE. efter og ligger nu i 14 m Vand E. for den nyfundne Grund paa $57^{\circ} 27',80$ N. $16^{\circ} 47',65$ E.
3118. Sverige. Landsort Fyr. Radiofyr oprettet.
(U. f. s. Nr. 43/2984. Stockholm 1938.)
Ved *Landsort Fyr* paa c. $58^{\circ} 44',1$ N. $17^{\circ} 52',2$ E. er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: $294,5$ kc/s (1019 m). Tonefrekvens: 335 c/s. Rækkevidde: 60 Sm. Signalet er:
- | | |
|---|---------|
| 1. Bogstaverne <i>LO</i> 2 Gange)..... | 16,6 s. |
| 2. Pause..... | 1,3 s. |
| 3. 14 Streger af 1 ^s . Varighed med 0,3 ^s . Pause mellem hver | 17,9 s. |
| 4. Pause..... | 0,3 s. |
| 5. 1 lang Streg..... | 5,1 s. |
| 6. Pause..... | 1,3 s. |
| 7. Bogstaverne <i>LO</i> 1 Gang..... | 7,6 s. |
| 8. Pause..... | 10,0 s. |
| Signalets Varighed..... | 1 m. |
| Gentagelse af Signalet..... | 1 m. |
| Hele Signalets Varighed..... | 2 m. |
| Pause..... | 4 m. |
| Periode..... | 6 m. |

Sendetider: I usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 6^m, begyndende ved det 2^m af hver Time. I klart Vejr: 4 Gange hver Time, begyndende ved det 8^m, 14^m, 38^m og 44^m.
(E. f. S. Nr. 16/1182 og 38/2727 1938. Kort Nr. 268.)

3119. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Högarne Fyr. Taagesignal forandres.

(U. f. s. Nr. 42/2857. Stockholm 1938.)

I Løbet af indeværende Aar forandres Taagesignalet med Kanon, Et-Skud hver 10^m, ved Fyret *Svenska Högarne* paa c. 59° 26',₇ N. 19° 30',₃ E. til Signal med Knald-signalapparat, Et-Knald hver 5^m.

(Kort Nr. 268.)

3120. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Söderhamn. Lilljungfruns Stangbaake ombygget.

(U. f. s. Nr. 27/1926 og 43/2911. Stockholm 1938.)

Lilljungfruns Stangbaake paa c. 61° 15',₅ N. 17° 17',₅ E. er ombygget og forsynet med en mindre Trekant med Spidsen nedad over en større Trekant med Spidsen opad. Baaken er bedst synlig i Linien overet med *Norrutharet* Fyr og ligner i denne Retning den ældre Stangbaake.

3121. Finland. Bottniske Bugt. Isokari (Enskär). Baake opført.

(U. f. s. Nr. 27/747. Helsingfors 1938.)

En Baake bestaaende af en hvid, trapezformet Plade, hvis øverste Fjerdedel er malet sort, er opført paa 60° 43' 14" N. 21° 00' 17" E.

Baaken er overet med *Isokari lotsstuga*, der er beliggende paa 60° 43' 14" N. 21° 01' 32" E., i Pejling c. 90°.

3122. (P). Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Nye Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 29/777. Helsingfors 1938.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes nedennævnte Fyr:

1. *Lipra* (øvre) Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Flammens Højde: 20,₅ m. Betonkonstruktion med en firkantet, hvid Plade med et sort, lodret Felt i Midten. c. 60° 28',₆ N. 27° 37',₆ E.

2. *Sikasaari* (nedre) Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,₃^s, Mørke 0,₇^s. Flammens Højde: 11 m. Betonkonstruktion med en firkantet, hvid Plade med et rødt, lodret Felt i Midten. c. 60° 28',₁ N. 27° 36',₉ E.

3123. (P). Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Parrio. Oplysning om Fyr.

(U. f. s. Nr. 29/775. Helsingfors 1938.)

Fyret *Parrio* paa 60° 27' 32" N. 27° 42' 35" E. vil i Løbet af den nærmeste Tid blive erstattet med et nyt Fyr paa c. 60° 27',₄ N. 27° 42',₂ E. Flammens Højde: 5,₅ m.

(Kort Nr. 277.)

3124. Estland. Finske Bugt. Ihasalu. Nyt Fyrtaarn opført.

(N. t. M. Nr. 9/31. Tallinn 1938.)

Et 8,₂ m højt, rundt, hvidmalet Betontaarn er opført paa c. 59° 32',₄ N. 25° 08',₆ E., 175 m 223° fra *Ihasalu* Fyrbaake. Nærmere Meddelelse vil fremkomme, naar Fyret tændes i det nye Taarn.

(Kort Nr. 276.)

3125. (T). Estland. Finske Bugt. Ihasalu- og Kaberneeme Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 9/32. Tallinn 1938.)

I Tiden fra den 10. November til 1. December d. A. vil der i *Ihasalu-* og *Kaberneeme* Bugt blive afholdt Skydeøvelser med Kanon hver Dag, undtagen Søn- og Helligdage, fra Kl. 0700—Kl. 1400 G. M. T.

Man advares imod under Skydetiden at komme Kysterne af *Ihasalu-* og *Kaberneeme* Bugt nærmere end 1,₄ Sm.

c. 59° 32',₅ N. 25° 08',₈ E.

- 3126. Estland. Riga Bugt. Pärnu Bugt. Vrag fjernet.**
(N. t. M. Nr. 9/30. Tallinn 1938.)
Vraget af Motorgaleasen *Eva*, der laa sunket paa c. $58^{\circ} 16',_2$ N. $24^{\circ} 19',_4$ E., er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.
(B. f. S. Nr. 32/2334 1938.)
- 3127. Tyskland. Østersøen. Vinterafmærkning.**
(N. f. S. Nr. 43/4669. Berlin 1938.)
Omskiftningen af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.
- 3128. Polen. Danzig Bugt. Jastarnia. Fyr nedlagt. Lys- og Klokketønde udlagt.**
(A. a. N. Nr. XX/352. Warszawa 1938.)
1. *Kaszycza* Fyr paa c. $54^{\circ} 41',_0$ N. $18^{\circ} 41'$ E. og Taagesignal er nedlagt.
2. En sort- og hvidtærnet Lys- og Klokketønde „*Jt-K*“, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s , Blink 2^s , Mørke 3^s , Blink 2^s , Mørke 5^s , er udlagt paa c. $54^{\circ} 40',_8$ N. $18^{\circ} 40',_7$ E.
(Kort Nr. 269.)
- 3129. Tyskland. Stolpmünde. Indsejling tilsandet. Oprensning.**
(N. f. S. Nr. 43/4564. Berlin 1938.)
Indløbet til *Stolpmünde* er flere Steder tilsandet saaledes, at Dybden der kun er $4,5$ m. En Oprensning til 6 m paabegyndes snarest og forventes at vare c. 14 Dage. Yderligere Meddelelse fremkommer ikke.
c. $54^{\circ} 38',_8$ N. $16^{\circ} 51',_2$ E.
(Se Tillæg.)

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

- 3130. Danmark. Sundet. Flinteren. Opmaalingsvagero inddraget.**
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 38/2786 1938 meddeles, at de deri nævnte midlertidig udlagte Opmaalingsvagero atter er inddraget.
c. $55^{\circ} 34'$ N. $12^{\circ} 48'$ E.
- 3131. Sverige. Sundet. Skaane—Ven. Højspændingskabel udlagt. Advarsel.**
(U. f. s. Nr. 42/2873. Stockholm 1938.)
Et Højspændingskabel er udlagt mellem *Rustningshamn* (c. $55^{\circ} 55',_6$ N. $12^{\circ} 47',_7$ E.) og *Haken E.-Pynt* (c. $55^{\circ} 54',_6$ N. $12^{\circ} 43',_7$ E.). — Søfarende advares imod at ankre eller fiske med Slæbegarn i Kablets Nærhed.
(Kort Nr. 312, 210, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 259.)
- 3132. Sverige. Sundet. Barsebäck Havn. Nyt Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 43/2920. Stockholm 1938.)
Et Fyr, der viser rødt, fast Lys, er tændt 247 m 88° fra *Barsebäck Hamn* Fyr, der er beliggende paa c. $55^{\circ} 54',_1$ N. $12^{\circ} 54',_2$ E. Flammens Højde: 10 m. Fyrpæl.
Barsebäck Hamn Fyr overet med det nye Fyr i Pejling 88° leder gennem Indsejlingsrenden til N.-lige Pierhoved.
(Kort Nr. 249 og 210. Danske Lods, Side 286.)
- 3133. (T). Danmark. Store-Bælt S.-lige Del. Hov Sand W. Sømærke. Lanterne udhænges. Taagesignal afgives.**
Til Vejledning for Ruteskibene paa Ruten *Korsør—Lohals* vil der midlertidig i usigtbart Vejr og Mørke paa Tidspunkter passende for Ruteskibenes Besejling af *Lohals* blive ophængt en klar Lanterne paa den hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste, *Hov Sand W.*, paa $55^{\circ} 10' 43''$ N. $10^{\circ} 56' 05''$ E. og eventuelt fra en sammesteds udlagt Baad afgivet Taagesignal med Taagehorn eller Haandsirene, 1 Tone hver 30^s .

3134. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 29. Oktober d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,8 m.
c. 54° 50',8 N. 10° 33',1 E.
(E. f. S. Nr. 40/2862 1938.)
3135. (P). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Avernako. Munkeby Fyr forandres.
Den 21. November d. A. eller snarest derefter vil *Munkeby* Fyr paa 55° 01' 24" N. 10° 16' 35" E. blive forandret saaledes, at den grønne Lysvinkel mellem Pejlingerne 270° og c. 273° bortfalder, saa Fyret viser rødt Lys fra Pejling 268° til 273°.
(Kort Nr. 297, 319, 241, 298 og 279. Fyr-Fort. Nr. 690.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3136. (T). Danmark. Isefjord. Roskilde Havn. Mørkelægningsøvelse. Fyr slukkes midlertidigt.
I Anledning af en Mørkelægningsøvelse i Tidsrummet 7. November Em. til 10. November Fm. d. A. slukkes *Roskilde* Havnefyr Natten mellem 7.—8., 8.—9. og 9.—10. November.
c. 55° 39' N. 12° 05' E.
(E. f. S. Nr. 43/3112 1938.)
3137. Danmark. Kattegat. Røsnæs NE. Vrag uskadelligjort. Vragafmærkning inddraget.
Vraget af Motorpaketten *Bjørno*, der ligger sunket paa 55° 46' (50") N. 11° 03' (10") E., er uskadelligjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne er 10,0 m. Vragafmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 27/2018 1938. Kort Nr. 220, 227, 299, 278, 211 og 280.)
3138. Danmark. Limfjorden. Farvandet omkring Mors. Oplysning om kendelige Punkter.
1. *Vilsund* Teglværksskorsten paa 56° 52' 35" N. 8° 38' 59" E. er nedrevet.
2. *Tødsø* Mølle paa 56° 49' 43" N. 8° 48' 49" E. er forandret til Vindmotor.
(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 465.)
3139. Danmark. Limfjorden. Svaneholm Ledefyr. Forfyr ødelagt.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 41/2973 1938 meddeles, at *Svaneholm* Forfyr er ødelagt og delvis fjernet. Bagfyret brænder indtil videre.
c. 56° 42' N. 8° 15' E.
(E. f. S. Nr. 41/2973 1938. Kort Nr. 259. Fyr-Fort. Nr. 512 b.)
3140. Danmark. Limfjorden. Løbet til Krik. Afmærkning forandret.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 42/2999 1938 meddeles, at den deri omtalte Forandring af Afmærkningen i den S.-lige Del af Løbet til *Krik* nu er foretaget. Sømærkernes Pladser er, som følger:
a. Hvid Stage med 1 Halmvisk i 3,8 m Vand paa 56° 44' 20" N. 8° 18' 15" E.
b. Hvid Stage med 1 Halmvisk i 3,6 m Vand paa 56° 44' 02" N. 8° 18' 19" E.
c. Hvid Stage med 1 Halmvisk i 3,7 m Vand paa 56° 43' 48" N. 8° 18' 24" E.
d. Hvid Stage med 1 Halmvisk i 3,7 m Vand paa 56° 43' 32" N. 8° 18' 30" E.
(E. f. S. Nr. 42/2999 1938. Kort Nr. 259. Søm.-Fort., Side 61, Nr. 13.)
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3141. (T). England. Cross Sand Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(N. t. M. Nr. 48. Trinity House, London 1938.)
Omkring den 10. November d. A. vil *Cross Sand* Fyrskib paa c. $52^{\circ} 38' N.$ $1^{\circ} 57' E.$ uden nærmere Meddelelse midlertidig for et Tidsrum af c. 4 Maaneder blive ombyttet med et Reservefyrskib forsynet med Pælemast med Fyrlanteren paa halv Mast. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, 2 Blink hver 30^s , Blinkenes Længde er henholdsvis 5^s og $1,5^s$. Taagesignal afgives med Sirene, Tre-Stød hver 1^m , Stødenes Varighed $2,5^s$ hvert. Undervandssignal afgives med Klokke, 6 Slag efterfulgt af en Pause paa 15^s .
- 3142. (T). England. Great Yarmouth Haven. Vrag afmærket.**
(N. t. M. Nr. 2288 London 1938.)
Vraget af et Fiskerfartøj, der rager c. 28 m ud i Løbet, ligger sunket paa c. $52^{\circ} 35' N.$ $1^{\circ} 44' E.$, ud for *Est Quay* og c. $0,6$ Sm N. for *Point Fyr*. Vraget er om Natten afmærket med et grønt, fast Fyr. Alle Skibe skal passere W. om forannævnte Fyr.
- 3143. (P). England. Tees Floden Indløb. Oplysning om Ledefyr. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 2257. London 1938.)
a. Et nyt Forfyr er under Opførelse $36\frac{1}{2}$ m NW. for det nuværende *Forfyr*, *Fifth Buoy Fyr*.
b. Et nyt Bagfyr er under Opførelse $36\frac{1}{2}$ m NW. for det nuværende Bagfyr, *Seal Sand Fyr*.
De nye Ledefyr er overet i Pejling 210° .
Opmærksomheden henledes paa, at der, indtil de nye Fyr er opført og de gamle Fyr fjernet, vil findes 4 Fyrbygninger.
c. $54^{\circ} 37\frac{1}{2}' N.$ $1^{\circ} 09\frac{1}{2}' W.$
- 3144. Skotland. Drum Sand. Tønder inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2258. London 1938.)
Lystønden *Drum Sand West* c. $1,8$ Sm 251° og Tønden *Drum Sand East* c. $0,85$ Sm 241° fra *Oxcars Fyr* er permanent inddraget.
Oxcars Fyr: c. $56^{\circ} 01' N.$ $3^{\circ} 17' W.$
(Kort Nr. 264.)

(Se Tillæg.)

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

- 3145. (P). Frankrig. Morlaix Bugt. Ile Noire. Fyr forandres.**
(A. a. N. Nr. 43/2718. Paris 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Ile Noire Fyr* paa c. $48^{\circ} 40',4 N.$ $3^{\circ} 52',6 W.$ til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 9^s , Lys $4,5^s$, Mærke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mærke $1,5^s$. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt (15 Sm for forstærket rødt) og 6 Sm for grønt Lys. Fyret er ubevogtet.
- 3146. England S.-Kyst. Southampton Water. Oplysning om Lystønder.**
(N. t. M. Nr. 2266. London 1938.)
1. Lystønden „*Deans Elbow*“ er flyttet c. $0,04$ Sm E. efter og ligger nu paa $50^{\circ} 51' (40'') N.$ $1^{\circ} 21' (50'') W.$, $1,45$ Sm 314° fra *Fawley Fyrbaake*.
2. En sort- og hvidtærnet Lystønde „*Cadland*“, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 10^s , er udlagt $0,5$ Sm 325° fra *Fawley Fyrbaake*.
- 3147. (T). England S.-Kyst. Portland Havn Anduvning. Tønder midlertidig udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2279. London 1938.)
En Tønde med Stage med Flag er midlertidig udlagt paa hver af følgende Pladser:
a. $0,0$ Sm 76° fra D-Hoved af *Portland Bølgebryder*.
b. $0,7$ Sm 76° - - - - -
Det er forbudt at passere mellem de 2 Tønder.

3148. England W.-Kyst. Bristol Channel. English and Welsh Grounds Fyrskib. Grunde.

(N. t. M. Nr. 2282. London 1938.)

Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *East Usk* Fyr, der er beliggende paa c. $51^{\circ} 32' N.$ $2^{\circ} 58' W.$:

- a. 9,8 m — 5,6 Sm 187° .
- b. 10,4 m — 5,8 Sm 187° .
- c. 7,0 m — 6,05 Sm 189° .
- d. 10,7 m — 5,7 Sm 192° .
- e. 9,8 m — 4,95 Sm 174° .

3149. (T). England W.-Kyst. Morecambe Bugt. Lune Fyr- og Klokkebaad midlertidig ombyttet.

(N. t. M. Nr. 2289. London 1938.)

Lune Fyr- og *Klokkebaad* paa c. $53^{\circ} 57' N.$ $3^{\circ} 08' W.$ er midlertidig ombyttet med en sort og hvid, lodret stribet *Lys-* og *Klokketønde*, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s .

3150. Skotland W.-Kyst. Loch Hourn Anduvning. Oplysning om Fyr og Dybder.

(N. t. M. Nr. 2283. London 1938.)

1. *Sandaig Island* Fyrs Plads er c. $0,07$ Sm 349° fra den i Kortet angivne Plads og $0,05$ Sm 317° fra *Eilean More* Triangulationsmærke, der er beliggende paa c. $57^{\circ} 10' N.$ $5^{\circ} 42' W.$

2. Følgende Grunde er fundet:

- a. En 7,3 m Grund 2,0 Sm 143° fra *Eilean More* Triangulationsmærke.
- b. - 2,3 m — 1,82 - 147° - — —
- c. - 9,1 m — 1,53 - 159° - — —

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3151. Island E.-Kyst. Hafnarnes Fyr. Fyrs Beliggenhed.

(Meddelelse fra Fyrdirektøren, Reykjavik 1938.)

Efter de sidste Maalinger er *Hafnarnes Fyr* beliggende paa $64^{\circ} 52' 29'' N.$ $13^{\circ} 46' 06'' W.$

(Kort Nr. 288, 214, 270 og 239. Fyr-Fort. Nr. 877.)

3152. (P). Frankrig. Raz de Sein. La Vieille Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 43/2719. Paris 1938.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres *La Vieille Fyr* paa c. $48^{\circ} 02',5 N.$ $4^{\circ} 45',4 W.$ saaledes, at det kommer til at vise rødt *Lys* i *Pejlinger* fra 298° til 325° .

3153. Spanien N.-Kyst. Puerto de Vega. Punta Lama Fyr forandret.

(A. a. l. N. Nr. 21/447. San Fernando 1938.)

Punta Lama Fyr paa c. $43^{\circ} 34',2 N.$ $6^{\circ} 40',7 W.$ er forandret fra at vise rødt, fast *Lys* til at vise hvidt, fast *Lys*.

3154. Nova Scotia S.-Kyst. White Island. Klokketøndes Plads.

(N. t. M. Nr. 40/2787. Washington 1938.)

White Island sorte *Klokketønde* ligger ved E.-Enden af *Øen* paa $44^{\circ} 53' 10'' N.$ $62^{\circ} 06' 20'' W.$

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

3155. Britisk Honduras. Glover Reef. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 2251. London 1938.)

Glover Reef's Beliggenhed i Kortet er kun tilnærmelsesvis, og man maa derfor anduve det med Forsigtighed. NE.-Spidsen af Revet rapporteres at ligge c. 2 Sm E.-ligere end angivet i Kortet.

NE.-Spidsen af *Glover Reef*: c. 16° 55' N. 87° 43' W.

3156. Dominica. Roseau. Banke udvidet sig.

(N. t. M. Nr. 2286. London 1938.)

Banken har udvidet sig mellem Punkterne 0,41 Sm 302° og 0,37 Sm 297° fra *Roseau* Observationssted, der er beliggende paa 15° 17' (30") N. 61° 24' (00") W.

3157. Brasilien. Bahia da Ilha Grande. Bahia da Ribeira. Lage do Carôço. Baake opført.

(A. a. N. Nr. XVIII/93. Rio de Janeiro 1938.)

Paa *Lage do Carôço* er paa c. 23° 01' S. 44° 22' W., 3,05 Sm 295° fra *Figueira* Fyr, opført en 2 m høj, sortmalet, trekantet Baake.

3158. Brasilien. Mostardas Fyr SSE. Grund.

(A. a. N. Nr. XVIII/94. Rio de Janeiro 1938.)

En Grund med 38,4 m Vand rapporteres at være fundet paa c. 31° 15' S. 50° 54' W., 34,5 Sm 155° fra *Mostardas* Fyr.

3159. Peru. Callao. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 2262. London 1938.)

Ved *Hydrographic Office* er paa c. 12° 04' S. 77° 10' W., 0,085 Sm 99° fra *Muelle de Guerra* Fyr, oprettet et Radiofyr med Radiofrekvens 270 kc/s (1111 m). Signalet er, som følger:

a. Bogstavet E 1 Gang	0,3 ^s .
b. Pause	1,7 ^s .
Periode	2 ^s .

Rækkevidde: c. 35 Sm.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

3160. (T). Italien W.-Kyst. Gacta Bugt. Forbudt Omraade.

(N. t. M. Nr. 2223. London 1938.)

Al Sejlads er forbudt indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- Fyret paa Hovedet af *San Antonio* Mole.
 - En Tønde c. 120 m 0° fra det i (a) nævnte Fyr.
 - En Tønde c. 130 m 90° fra det i (a) nævnte Fyr.
- San Antonio Point*: c. 41° 13' N. 13° 35' E.

3161. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Undervandshindring.

(N. t. M. Nr. 2276. London 1938.)

En Undervandshindring findes indenfor et Omraade med en Radius paa 0,5 Sm og Centrum paa c. 46° 53' N. 37° 32' E., 8,1 Sm 88° fra *Belosarai* Fyr.

3162. Ægypten. Alexandria. Lystønder forandret.

(N. t. 18. Nr. 18. Alexandria 1938.)

1. Lystønden paa c. 31° 10' N. 29° 48' E., c. 0,45 Sm 311° fra *Great Pass* Baakefyr, er ombyttet med en rød Lystønde „Nr. 2“, der viser rødt Et-Blink hver 1^s.

2. „*Pivot Buoy*“ c. 1,15 Sm 106° fra *Great Pass* Baakefyr er ombyttet med en rød Lystønde „Nr. 8“, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s.

(E. f. S. Nr. 26/2004 1938.)

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

- 3163. Afrika E.-Kyst. Punta da Burra. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 2225. London 1938.)
Punta da Burra Fyr paa c. 23° 48' S. 35° 32' E. viser hvidt, fast Lys med Et-Blink. Synsvidde: 14 Sm.
- 3164. Afrika E.-Kyst. Cape Corrientes. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2225. London 1938.)
Paa *Cape Corrientes* er paa 24° 06' 30" S. 35° 29' 30" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 21 m. Synsvidde: 14 Sm. Firkantet Tremmeværkstaarn.
Fyret er oprettet til Forsøg.
- 3165. S.-Afrika. Algoa Bugt. Port Elizabeth. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2261. London 1938.)
Fyret paa Hovedet af S.-lige Bølgebryder paa c. 33° 57' S. 25° 39' E. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 2^s.
- 3166. Bengalske Bugt. Karnaphuli Floden. Tønder inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2226. London 1938.)
Nedennævnte Tønder er permanent inddraget:
a. Tønden paa 22° 12' (40") N. 91° 47' (35") E.
b. Tønden c. 2,88 Sm 48° fra (a).

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

- 3167. Sunda Øerne. Rio Øhav. Soelit Stræde. Grund.**
(B. a. Z. Nr. 243/3092. 's-Gravenhage 1938.)
En Pulle (Sand og Sten) med 2³/₄ m Vand er fundet paa 0° 51' 51" N. 103° 48' 55" E.
- 3168. Sunda Øerne. Rio Øhav. Batam S. Grunde.**
(B. a. Z. Nr. 243/3093. 's-Gravenhage 1938.)
I Farvandet S. for *Batam* er fundet følgende Puller:
a. En Pulle (Sten) med 1 m Vand paa 0° 59' 07" N. 104° 02' 51" E.
b. En Pulle (Sten) med 7 m Vand paa 0° 59' 00" N. 104° 02' 56" E.
- 3169. Japan. Kyushu W.-Kyst. Kataura Wan. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2277. London 1938.)
Paa c. 31° 25' N. 130° 11' E., 0,885 Sm 192¹/₂° fra Triangulationsmærket paa Toppen af *Kanno Shima*, er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 11 Sm. Rød, firkantet Betonkonstruktion. Fyret er ubevogtet.
- 3170. Australien N.-Kyst. Clarence Stræde Anduvning. Tønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2295. London 1938.)
Tønden, der midlertidig var udlagt paa c. 11° 50' S. 131° 32' E. er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 46/3617 1937.)
- 3171. Tasmanien N.-Kyst. Emu Bugt. Oplysning om Lods.**
(B. a. Z. Nr. 242.3081. 's-Gravenhage 1938.)
Skibe bestemt til *Burnie* (*Emu Bugt*) skal afvente Lods 2,15 Sm 0° fra *Round Hill Point* Fyr, der er beliggende paa c. 41° 04' S. 146° 00' E.
- 3172. Tasmanien S.-Kyst. Derwent Floden. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 2239. London 1938.)
Tønden paa 42° 50' 30" S. 147° 19' 40" E. er erstattet med en sortmalet Baake.

- 3173. Tasmanien S.-Kyst. D'Entrecasteaux Channel. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 2240. London 1938.)
a. Den sorte Stumptønde 1,7 Sm 243° fra *Simpson Point* er erstattet af en sortmalet Baake.
b. Spidstønden 1,5 Sm 301° fra *Simpson Point* er erstattet af en sortmalet Baake.
c. 43° 15' S. 147° 18' E.
- 3174. Fiji Islands. Viti Levu. Farvand faaet nyt Navn.**
(N. t. M. Nr. 2278. London 1938.)
Farvandet N. for *Viti Levu* mellem 17° 02' S. 177° 59' E. og 17° 02' S. 178° 17' E. har faaet Navnet *Bligh Water*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 3175. Spanien. Middelhavet. Base de Rosas. Minespærring udlagt. Advarsel.**
(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.)
Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det danske Gesandtskab i *Madrid*, p. t. *Biarritz*, modtagen Indberetning af 20. Oktober 1938 har det spanske Udenrigsministerium i *Barcelona* under 6. Oktober s. A. meddelt, at da Mineudlægningen til Beskyttelse af *Base de Rosas* nu er færdig, har vedkommende Departement oplyst, at Sejladsen er farlig i Zonen W. for en Linie fra *Punta Creu* til *Punta del Milá*. Ved Indsejling i Bugten ved *Rosas* er det obligatorisk at anvende Lods, som paa derom fremsat Anmodning til Stadighed vil blive stillet til Raadighed for ethvert Fartøj, der ønsker at sejle ind. For at faa Lods om Bord bør ethvert Skib uden at overskride ovennævnte Linie nærme sig *Cabo Norfeo* og afgive de i den internationale Signalbogs 6. Del angivne Signaler for Lods.

Tillæg.

I. Østersøen.

- 3176. Danmark. Lolland. Nysted. Fiskerfyr tændt.**
Til Vejledning for Fiskerne, der driver Sildefiskeri udenfor *Rødsand*, er 400 m S. for *Nysted Kirke* (54° 39' 53" N. 11° 44' 10" E.), 1200 m S. for *Nysted Fyr*, tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 6 Sm. Fyret er anbragt paa en 15 m høj Udkigsbaake. Brændetid: 1. August—20. December, 1/2 Time efter Solnedgang til Solopgang.
(Kort Nr. 240, 292, 279 og 280. Danske Lods, Side 406. Havnelods, Side 155. Fyr-Fort. Nr. 449 A.)
- 3177. (T). Danmark. Gedser Rev Fyrskib ombyttes midlertidig.**
Den 19. November d. A. eller snarest derefter inddrages *Gedser Rev* Fyrskib paa c. 54° 27' N. 12° 11' E. og erstattes med et Reservefyrskib, der paa Siderne er paamalet „Reserve“. Reservefyrskibet har samme Udseende som det oprindelige Fyrskib, ligesom Karakteren for Fyr, Taagesignal, Undervandssignal og Radiofyr er uforandret. Tonehøjden for Taagesignalet ændres dog fra 400 o/s til 525 c/s.
- 3178. Danmark. Møn S.-Kyst. Klintholm Havn. Fyr atter tændt.**
Det røde, faste Fyr paa N.-Molens Hoved er atter tændt og i Orden.
Klintholm Havn: c. 54° 57',₁ N. 12° 28',₃ E.
(E. f. S. Nr. 41/2916 1938.)

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

3179. (T.) Sverige. Sundet. Falsterborev W. Västerflaket. Sømærket forsvundet.
(Meddelelse fra Føreren af S/S »Sleipner«.)
Den røde Stage med 2 nedadvendte Koste, *Västerflaket*, paa $54^{\circ} 19' (40'') N.$ $12^{\circ} 45' (10'') E.$ er forsvundet.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3180. (P.) Danmark. Kattegat. Anholt Havn. Taagesignal forandres.
I Løbet af indeværende Aar vil der ved Fyret paa *Anholt* Havn N.-lige Ydermoles Hoved paa $56^{\circ} 42' 56'' N.$ $11^{\circ} 30' 39'' E.$ blive opsat en Tyfon med Tonehøjde 460 c/s og Karakter: Et-Stød hver 30^s, Stødets Varighed c. 3^s.
Samtidig nedlægges det tidligere Taagesignal med Klokke.
Det nærmere Tidspunkt for Forandringen vil senere blive bekendtgjort.
(Kort Nr. 247 og 211. Danske Lods, Side 212. Havnelods, Side 37 og 38. Fyr-Fort. Nr. 122.)
3181. Danmark. Limfjorden E.-lige Indløb. Hals E.-lige Vinkelfyr forandret.
Hals E.-lige Vinkelfyr paa $56^{\circ} 59' (28'') N.$ $10^{\circ} 18' (35'') E.$ er forandret fra at vise grønt, hvidt og rødt, fast Lys til at vise grønt, hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser hver 5^s, Lys 3^s, Mærke 2^s.
(E. f. S. Nr. 34/2478 1938. Kort Nr. 271 og 259. Danske Lods, Side 489. Havnelods, Side 82. Fyr-Fort. Nr. 573.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3182. Nordsøen. Horns Rev Fyrskib NW.t.N. Drivende Torpedo.
(Meddelelse fra Kutter »Agda«. Den 31. Oktober 1938.)
En drivende Torpedo afmærket med en Bøje er den 31. Oktober d. A. om Morgen observeret c. 4 Sm NW. t. N. for *Horns Rev* Fyrskib.
Horns Rev Fyrskib: c. $55^{\circ} 34' N.$ $7^{\circ} 20' E.$

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

1938

- 1/18 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
 4/237 *Tyskland. Rügen: N.* Undervandshindring.
 13/916 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N.* Vrag „*Katharina Peppa*“. Vrag afmærket.
 35/2534 *Tyskland. Stolpe Banke S.* Vraglystøndes Plads.
 37/2656 *Estland. Finske Bugt. Tallinn* Fyrskib midlertidig ombyttet.
 37/2657 *Estland. Finske Bugt. Hiiumadal* Fyrskib midlertidig ombyttet.
 41/2920 *Polen. Danzig Bugt. Hel.* Taagesignal midlertidig forandret.
 42/2987 *Tyskland. Østersøen. Fehmarnbelt og Adlergrund* Fyrskib. Lystønder udlægges midlertidig.
 44/3119 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Högarna* Fyr. Taagesignal forandres.
 44/3125 *Estland. Finske Bugt. Ihasalu- og Kaberneeme Bugt.* Skydeøvelser. Advarsel.
 44/3177 *Danmark. Gedser Rev* Fyrskib ombyttes midlertidig.

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

1938

- 1/21 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.
 1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede* Batteri. Signal for Skydning.
 1/24 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
 1/25 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnedo* Fort.
 1/32 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
 11/729 *Sverige. Sundet. Hälsingborg.* Indløbet til *Norra Hamnbassäng.* Havnearbejder. Advarsel.
 12/843 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense.* Oplysning om Dybde i gravet Rende. Advarsel.
 26/1947 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnebygningsarbejder.* Advarsel.
 35/2537 *Sverige. Sundet. Skanor Havn.* Sømærker midlertidig inddraget.
 36/2608 *Sverige. Sundet. Malmö Havn.* Uddybningsarbejder. Advarsel.
 42/2989 *Danmark. Sundet. Lappegrund* Fyrskib midlertidig ombyttet.
 42/2990 *Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Flakfort.* Skydeøvelser. Advarsel.
 43/3057 *Danmark. Sundet. Kalveboderne. Køge Bugt.* Skydeøvelser. Advarsel.
 43/3058 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.
 44/3134 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klordyb.* Oplysning om Dybde.
 44/3135 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Avernako. Munkeby* Fyr forandres.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak

1938

- 1/36 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs* Batteri. Signal for Skydning.
 1/38 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Oplysning om Havnearbejder. Fyrbelysning og Taage signaler. Advarsel.
 1/39 *Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S.* Vrag *Proven.*
 1/41 *Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE.* Vrag *P. Madsen.*
 12/911 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn.* Dybde aftaget.
 13/943 *Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby.* N.-lige Ledefyr. Bagfyr midlertidig slukket. Midlertidigt Bagfyr etableres.
 19/1426 *Danmark. Kattegat. Schultz's Grund.* Advarsel.
 41/2931 *Danmark. Kattegat. Rosnæs Puller.* Fyr under Bygning.
 42/2997 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib midlertidig ombyttet.
 42/3000 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Dybde på Puller.
 43/3113 *Danmark. Limfjorden. Hals-Aalborg.* Lystønder udlægges.
 44/3180 *Danmark. Kattegat. Anholt Havn.* Taagesignal forandres.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1938

- 1/47 *Danmark. Graadyb og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler under daarligt Vejr.*
 12/913 *Nordsøen. Horns Rev NW. t. N. Vrag „Claus Bøge“.*
 15/1108 *Nordsøen. Terschellingerbank Fyrskib NW. Vrag.*
 24/1803 *Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.*
 28/2076 *Skotland. Firth of Forth. Rosyth. Skibsfartshindring.*
 32/2343 *Danmark. Horns Rev S. Oplysning om Vrag „Hero“.*
 32/2349 *England. Outer Gabbard Fyrskib ombyttes midlertidig.*
 34/2620 *Danmark. Bobbjærg Fyr. Varierende Lysstyrke.*
 37/2684 *England. Smith's Knoll Klokketønde ombyttes midlertidig.*
 38/2739 *Tyskland. Elben. Fyrskib Elbe 1 NNE. Lystønde midlertidig udlagt.*
 38/2740 *Belgien. Wandelaar Fyrskib E. Vrag „Nippon“.*
 38/2742 *Skotland. Firth of Forth. Forsøg med Sprængstoffer. Forbudt Omraade.*
 42/3013 *Skotland. Firth of Forth. Oplysning om Undervandshindringer. Advarsel.*
 44/3141 *England. Cross Sand Fyrskib ombyttes midlertidig.*

Island og Færøerne.

1938

- 1/53 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki Grund fundet.*
 1/55 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Dol. Borgarey N. Oplysning om Skær.*
 31/2291 *Island SE.-Kyst. Hornafjardur. Hvanney Fyr tændes ikke foreløbig.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

1938

- 1/78 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 1/79 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*
 1/80 *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*
 1/81 *Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmedlinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmedlinger pr. Radiotelefon.*
 1/82 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.*
 1/83 } *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*
 21/1654 }
 1/84 *Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.*
 1/85 *Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande.*
 1/86 *Danmark. Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien.*
 1/87 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*
 1/88 *Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.*
 1/89 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*
 1/90 } *Bestommelser for Ruter for Handelsskibe i Middelhavet og for Undervandsbaadsøvelses-*
 12/904 } *omraader.*
 20/1571 }
 1/91 } *Spanien. Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejlødsforskrifter.*
 13/1005 }
 2/145 *Britiske Øer og Nordsøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.*
 2/146 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*
 11/802 *Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i udenlandske Farvande.*
 19/1482 *Spanien. Palma de Mallorca. Regler for Besøring.*
 22/1721 *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.*
 43/3110 *Danmark. Store-Bælt. Lille-Bælt. Farvandet W. for Samsø og Aarhus Bugt. Øvelser med Miner og Minestrykning. Advarsel.*
 44/3175 *Spanien. Middelhavet. Base de Rosas. Minespørring udlagt. Advarsel.*

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

...og saa en
Carlsberg

GAMLE
eller
HOF

Forsikrings-Selskabet
„SKANDINAVIA“
Stiftet 1899
Aktiekapital 8 Millioner Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ og TRANSPORTFORSIKRING
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.

FUEL & DIESEL OIL
BUNKERSTATION I FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time

St. Annæ Plads 5. København K
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

TELEFON
NO. 4. 601.

Lloyds Agent

TLGR. ADR.
S CHULTZ

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

KOLDING

A. G J Ø R D I N G
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBERHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZONE«

P. JØRGENSEN & CO
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

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

KORSØR

ASSENS

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

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

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

MARIAGER

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

NAKSKOV

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

NØRRESUNDBY

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
» 822

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS
statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

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.

FRA UGE TIL UGE

MERINDKOMSTSKATTEN

I forrige Nummer omtalte vi en Artikel »Politiken« I havde bragt, og hvori Bladet henstillede til Finansministeren endnu en Gang at tage Spørgsmaalet om Merindkomstkatten op til Overvejelse, saaledes at Byrden blev lidt mere ligeligt fordelt. Dette Synspunkt har fundet Tilslutning i meget vide Kredse, altsaa ogsaa blandt mange, der ellers staar Regeringen nær, og ikke mindst indenfor Skibsfarten er dette Standpunkt blevet anerkendt. Saaledes skriver Skibsreder A. P. Møller bl. a.:

I min Egenskab af Formand for Erhvervenes Fællesudvalg om Skattespørgsmaal og som dansk Erhvervsdrivende tillader jeg mig at slutte mig til Politikens Synspunkt, idet min mangeaarige Erfaring i konstruktiv Økonomi fører mig til den bestemte Overbevisning, at de nu fulgte Principer for Beskatning virker nedbrydende paa dansk Økonomi, hemmende for Erhvervsniveauet og forøger Arbejdsløsheden.

Ovennævnte Udvalg er ikke i dette Tilfælde blevet sammenkaldt til specielt Møde, fordi vi, siden N. Neergaard afgik som Finansminister, desværre har fundet, at der ikke tages Hensyn til de Betragtninger, vi fremsætter. Dette er beklageligt, thi efter mit Syn burde de Ansvarshavende netop lægge Vægt paa gennem fordomsfri Forhandling med det praktiske Livs Mænd at søge at finde frem til Beskatningsformer, som enten virker direkte opbyggende — hvilket ikke er ganske udelukket — eller, hvor dette er ugerligt, da i hvert Fald Former, der gør saa ringe Skade for Erhvervslev, Landsøkonomi og Beskæftigelse som muligt.

Sit Syn paa Beskatning har Udvalget redegjort for i en Række Henvendelser, og dette Syn kan m. H. t. det nu foreliggende sammenfattes som følger:

1) Beskatning bør aldrig med Rette kunne føles som vilkaarlig og uretsfærdig. Den bør derfor være almen og aldrig tage Sigte paa et lille Udvalg af Befolkningen eller Erhvervslevet.

2) Bortset fra særlige Nødstilstande saasom Krig eller lignende bør Beskatning aldrig være tilbagevirkende. Man bør beflicte sig paa at lovgive for Fremtiden, aldrig for Fortiden. Saaledes som der nu gaas frem, ved Erhvervsdrivende aldrig, over hvilke Midler de kan disponere, efter at Skatterne er betalt, og de kan derfor aldrig disponere fremefter med nogenlunde Tryghed.

3) Beskatningen bør søges ordnet saaledes, at den i muligt ringe Maal hemmer den Kapitalopsparing og Konsolidering, der til syvende og sidst er den eneste Vej til det billige og rigelige Pengemarked, som ogsaa Regeringen synes at tillægge stor Betydning.

Merindkomstkatten strider efter min Mening paa alle Punkter herimod. Det kan ikke begrundes at beskatte en Borger, for hvem tidligere Aar var daarlige, efter en højere Skala end den, der anlægges over for en Borger, der har haft den samme Indtægt hvert Aar. Initiativ og Ihærdighed skal paa det økonomiske Felt normalt give sig Udslag i Indkomst, og efter det fulgte Princip straffer man Initiativ og Ihærdighed. Den Unge, der er ved at arbejde sig op, straffes og hemmes i sin Udvikling. Den, der har arbejdet sig ud af Vanskeligheder, ligeledes.

M. H. t. Aktieselskaber vil det være umuligt sagligt at begrunde Bestemmelsen om, at Udvidelser efter Udløbet af 1934 skal lades uænsset. Naar et Foretagende udvider sin Kapital, er det normalt, fordi Virksomheden er i Vækst eller ønskes bragt i Vækst. Denne Vækst til normalt give sig Udslag i tilsvarende større Indtægt, og det maa hemme Foretagsomheden at gøre denne forøgede Indkomst til Genstand for høj Ekstrabeskatning. Det lader sig ej heller sagligt begrunde, at Aktieselskaber, der har en Række daarlige Aar bag sig, udsættes for en betydelig Merbeskatning sammenlignet med Selskaber, der ogsaa havde en god Indtægt i forgangne Aar.

Spørgsmaalet drøftedes for nylig med en — for øvrigt konservativ — Rigsdagsmand, der med et Skuldertæk udtalte, at det er uden politisk Interesse, fordi kun et relativt ringe Antal Borgere eller Foretagender rammes. Be-

trægtningen er karakteristisk for danske Forhold og maa ske naturlig nok, idet man ikke kan vente større Hensyn til, hvad der er ret, rimeligt og kloget af en Politiker i Opposition end af en ansvarlig Regering.

Storbritanniens Premierminister *Neville Chamberlain* forelagde i Maj 1937 Forslag til en lignende Lov som den, Danmarks Finansminister nu agter at forlænge. *Neville Chamberlain* lod sig imidlertid overbevise om, at hans Forslag var skadeligt, og han trak det tilbage. Denne hans Handling var til Gavn baade for Storbritanniens Økonomi og for hans egen Anseelse i det britiske Folk. Skulde det være hell umuligt for en dansk Finansminister at følge dette kloge Eksempel?

— — —
Det kan i denne Forbindelse være paa sin Plads at nævne, hvad Direktør *Mægaard* udtalte i sit Foredrag fornylig om dette Problem:

... en Beklagelse over, at Regering og Rigsdag, ledet af forkerte Forudsætninger med Hensynet til Erhvervs Ydeevne, i det sidste Aar har paaført Skibsfarten en ny Udgift, som har givet Anledning til megen berettiget Bitterhed i Skibsfartskredse, og som ikke alene føles som en sviende Uretfærdighed mod et Erhverv, der ved egen Hjælp har overstaaet en Kriseperiode af enestaaende langvarig og ondartet Karakter, tilmed i Konkurrence med fremmed Skibsfart, der nyder Statsstøtte i udstrakt Grad, men — og dette er i og for sig det afgørende — formentlig vil vise sig at være en meget daarlig Forretning i det lange Lob.

Jeg tænker her paa Merindkomstkatteloven, som rammer Skibsfarten særlig haardt, fordi Skibsfartens Indtægt i 1937 praktisk talt helt igennem var Merindkomst, som blev vedtaget trods Skibsfartens meget indtrængende Advarsler, og som har tilføjet Erhvervet og dermed Samfundet en Skade, som det vil være vanskeligt at raade Bod paa.

Skibsfarten er i Modsætning til de fleste andre Erhverv et udpræget Konjunkturerhverv, hvor daarlige — som Regel langvarige — Perioder afløses af gode — som Regel kortvarige Perioder. Hvis ikke Erhvervet skal stagnere eller gaa tilbage, maa det have Sikkerhed for, at de Midler, som indtjenes i de gode Perioder, ikke undrages det og umuliggør Konsolidering og Udvidelser. *Men det er netop det, denne Lov har gjort, idet den bebyrder Erhvervet med en Ekstra-Skattebyrde paa mange Millioner Kroner, som ellers vilde være blevet anvendt til Udvidelser og Fornyelser.* Alene et af vore største Rederier har saaledes erklæret, at det for det Beløb, som det skal udrede i Merindkomstskat, kunde have bygget 2 nye Skibe.

De danske Rederier har gennem mange Aar fortrinsvis anvendt deres Fortjeneste til Konsolidering, men en saadan haardhændet Skattepolitik vil gøre det vanskeligt at vedblive at følge denne Line.

En af Dansk Dampskibsrederiforening udarbejdet Statistik viser, at Gennemsnitsudbyttet for 13 af de største og mest betydende Rederier i 16 Aar fra 1922—1937 kun udgør 4 pCt. af Aktiekapital plus Reserver, og at samtidig disse Selskabers Aktiekapital er nedskrevet med 25 Mill. Kr. og deres Reserver gaet ned med 33 Mill. Kr.

Men hvis man i Fremtiden skal formaa Kapitalen til at interessere sig for Skibsfarten, maa man ogsaa kunne stille dens Aktionærer i Udsigt i de enkelte gode Aar at faa et nogenlunde rigeligt Udbytte til at opveje de daarlige Aars ringe Udbytter eller direkte Tab.

Hvis ikke Finansministeren benytter sin Beføjelse til at eftergive eller nedsætte Merindkomstkatten for Rederierne, vil der være adskillige af disse, som maa optage Laan for at blive i Stand til at betale deres Skat.

Dette kan dog ikke være Meningen.

Afdøde Lord Runciman, Faderen til den i disse Dage saa omtalte Lord Runciman og engelsk Skibsfarts »grand old man«, skrev i sit politiske Testamente:

»Intet Land kan undgaa økonomisk Forlis, naar det regeres af Mænd, som er uvidende om de Love, der styrer Menneskers Tilværelse. *Beskatningen suger Livet ud af Foretagsomhed og ruinerer Tusinder af værdige Familier og kaster mange Tusinder Mænd og Kvinder ud i Nød og Elendighed.*«

Disse Ord bør Regering og Rigsdag lægge sig paa Sinde. Det er nemlig Udtryk for en skæv Tankegang at ville tro, at man kan bekæmpe Arbejdsløshed ved Paalæg af Skat-

ter. Kun ved at opmuntre Erhvervslivet til Dannelse af nye Virksomheder eller Udvidelse af bestaaende er det muligt paa rationel Maade at komme Arbejdsløsheden til Livs.

Hvis dansk Skibsfart skal bevare en sund Optimisme og have Haab om at fortsætte sine stolte Traditioner, bør der fra alle Sider udvises den yderste Varsomhed med at belaste Erhvervet med flere Byrder.

Intet Erhverv er som dette paa Grund af sin Struktur og Internationalitet saa følsomt for kunstlige Indgreb eller økonomiske Overgreb. En uklog Søfartspolitik kan i Løbet af ganske kort Tid rive ned, hvad det vil tage mange Aar at genopbygge.

DEN NYE KYSTRADIOSTATION

Der har som bekendt i længere Tid været arbejdet paa — fra Skibsfartens Side — at faa oprettet en Kystradiostation paa Skagen, hvor den er i høj Grad paakrævet. Det er derfor yderst beklageligt og vil fra Skibsfartens Side blive mødt med Protest, hvis man nu, saaledes som der synes at skulle blive Tale om, vil lægge den nye Station i Hirtshals og ikke, som først paatænkt, paa Skagen.

Man vil nemlig, hvis Stationen bliver lagt i Hirtshals, risikere at komme til at begaa samme Fejl som ved Anlægget af Blaavand Stationen, der som Følge af Kystens Beskaffenhed ikke i visse Vinkler kan opnaa Forbindelse med Skibe i Søen. Skagen derimod vil kunne betjene Skibe, der kommer fra saavel Kattegat som Nordsøen. Skagen har den ideale Beliggenhed i enhver Henseende. Dertil kommer, at det næppe heller vil være formaalstjenligt at lægge den nye Station saa tæt op ad Blaavands, det vil være langt heldigere om den lægges i en saa stor Afstand, som Skagen vil være. I Øjeblikket er Forholdet, at danske Skibe, der befinder sig i Farvandet Nord for Skotland til ind i Skagerak, ofte maa sende deres Meldinger over Göteborg Radio, fordi de ikke kan faa Forbindelse med de danske Stationer. Man er ikke sikker paa nogen Bedring i dette Forhold, selv om der kommer en ny Station ved Hirtshals, hvorimod en Station i Skagen vil give sikker Kommunikation; samtidig vil den ogsaa ligge godt for Skibe i Kattegat og vil derigennem kunne betyde en vis Aflastning for Lyngby Radio.

Man mener fra Skibsfartens Side, at de Interesser, der knytter sig til Stationens Anbringelse ved Hirtshals, er af ren lokal Art. Der har været henvist til den Fordel, en Radiostation vil betyde for Besejlingen af Hirtshals Havn i taaget Vejr. Men denne Fordel er for dyrt erhvervet ved Bygning af en stor Radiostation, hvis Beliggenhed iøvrigt er forfejlet, saa meget mere som den vil kunne opnaas ved det ikke særlig bekostelige Anlæg af et Radiofyrr.

Man maa derfor haabe, at de Overvejelser, der for Tiden finder Sted, vil resultere i, at man lægger den nye Kystradiostation paa Skagen. Det er saa absolut Skibsfartens Ønske, og der er intet, der taler imod, at den anbringes her, tværtimod — alle Faktorer peger paa, at Skagen og ikke Hirtshals bør vælges.

VAREOMSÆTNINGEN MED UDlandet I SEPTEMBER

Vareomsætningen med Udlandet viser for September en Merindførsel paa 7.6 Mill. Kr., et Tal, der ligger betydeligt under Tallet for den tilsvarende Maaned i Fjor, hvor vi havde en Merindførsel paa lige ved 23 Mill. Kr.

Vor Indførsel har, sammenlignet med September i Fjor, været stærkt dalende. Den udgør for September i Aar 148.9 Mill. Kr., medens den i Fjor var paa 167.5 Mill. Kr. Eksporten laa derimod nogenlunde uforandret, 143.3 Mill. Kr. mod 144.7 Mill. Kr. sidste Aar.

Faldet i Indførslen ligger særlig i Grupperne Varer til Nærings- og Nydelsesmiddelproduktionen, hvor Indførselen af Raastoffer er faldet fra 10.6 til 6.9 Mill.

Kr., og paa Gruppen Varer til Landbrugsproduktion, der viser et Fald i Indførselen af Raastoffer paa ca. 5 Mill. Kr.

Indenfor en Del Varegrupper har der dog været Stigning.

Udførselen viser, sammenlignet med September i Fjor, en Nedgang paa 3 Mill. Kr. Udførselen af Raastoffer til Nærings- og Nydelsesmiddelproduktionen er gaaet ned med over 6 Mill. Kr. Til Gengæld viser mere bearbejdede Varer i Gruppen Fast Kapital til Landbrug, Industri og Handel en Opgang paa noget over 6 Mill. Kr.

Samlet har der være en Nedgang i Eksporten af Raavarer paa ca. 7 Mill. Kr. og et Fald for de mindre bearbejdede Varer paa 3 Mill. Kr., medens Eksporten af mere bearbejdede Varer er steget med 6 Mill. Kr., hvad der rent beskæftigelsesmæssigt skulde være en Fordel.

Af Udførselsprodukterne viser Landbrugsvarer nogen Nedgang, fra 101 Mill. Kr. til 94 Mill. Kr., Industrivarerne en Opgang paa 5 Mill. Kr., og herunder skal særlig nævnes, at der for Skibenes Vedkommende kan noteres et Tal paa 11½ Million Kroner. Det er bl. a. Skibene til Rumænien, der her tæller saa stærkt.

TYSKLANDS HANDELS-BALANCE

Den tyske Udenrigshandel i 1938 naaede sit Højdepunkt i Foraaret og har siden da været faldende. Til det gamle Rigsomraade (uden Østrig og Sudetlandet) er der i Aarets første 9 Maaneder blevet indført Varer til en Værdi af 4,021,3 Mill. Mark mod 3,899,2 Mill. Mark i det samme Tidsrum 1937. Udførselens Værdi udgjorde 3,857,2 (4,195) Mill. Mark. I Stedet for et Udførselsoverskud paa 295,8 Mill. Mark i de første 9 Maaneder i 1937 fremkommer der altsaa et Indførselsoverskud paa 164,1 Mill. Mark i indeværende Aars første 9 Maaneder.

For Stortysklands Vedkommende (inkl. Østrig) andrager Indførselsoverskudet fra Januar til September endog 310,1 Mill. Mark.

PERMANENT FINSK TOLDLOV

Den finske Rigsdag vedtog den 18. Oktober ved 3. Behandling et Lovforslag til en ny finsk Toldlov med 147 Stemmer for og 32 imod. Under Behandlingen fremhævede Finansminister *Tanner*, at Rigsdagen stod for at vedtage det selvstændige Finlands første permanente Toldtarif, og at Forslaget paa to Hovedpunkter adskiller sig fra de tidligere Tarifer, nemlig for det første derved, at den formelle Opstilling med Opdeling af de enkelte Varegrupper er ny og slutter sig til internationale Forbilleder, og for det andet derved, at Tarifen bliver permanent, hvilket haade vil lette Toldmyndighedernes Arbejde og byde Erhvervslivet fastere Grund.

Ved Udvalgsbehandlingen af Lovforslaget havde »Stora Utskottet« indføjjet nogle enkelte Ændringer i det Forslag, der var godkendt af »Statsudskottet«.

EKSSPORTNEDGANGEN

Nu endelig synes den politiske Krise at være drevet Over, men dermed ikke Vanskelighederne.

I Frankrig har man lige op til den seneste Tid kunnet konstatere forsat Guldflygt. Den franske Stats Finanser staar alt andet end godt, og Banque de France har Gang paa Gang maattet træde hjælpende til med Forstærkninger overfor Staten.

Der har verseret vedholdende Rygter om, at en ny Devaluering af Pariserfrancs var nødvendig, og i alt Fald synes det en Kendsgerning, at Daladier inden længe bliver nødt til at iværksætte omfattende Reform for at søge Vanskelighederne afbødet.

Som sandsynlige Foranstaltninger nævner man fra velinformerede franske Finanskrede bl. a., at en Om-

sætningsafgift paa 2 pCt. skulde genindføres for Om-sætning af alle Varer, mens der nu kun for enkelte Varer er fastlagt en saadan Afgift. Videre højere Beskatning paa Cigarer, Cigaretter og Tobak, højere Indførselstold paa udenlandske Tobaksvarer, forhøjet Arveskat, Ekstraskat paa Kapital, paa Renteudbytte osv. Og endelig omfattende Udvidelse af Arbejdstiden indenfor mange Industrier, særlig stadig saadanne, som har med Oprustningen at gøre.

Alt dette tilsigter endda for Frankrigs Vedkommende kun en Ordning af de mere indenrigske Forhold.

I England, hvor man trods Svagheden for Sterling i den sidste Maanedes Tid endnu har god Orden i Statsfinanserne, rettes Opmærksomheden foreløbig fortrinsvis udadtil mod Englands Eksport, der skønnes alt for lille, og mod Mulighederne for Forøgelse af Eksporten.

Der fremkommer i den Forbindelse adskillige Forslag, der utvivlsomt har Interesse — ogsaa udenfor England selv.

Eksempelvis kan det nævnes, at Sekretæren for Englands »Overseas trade department« for nylig ved en Tale i Sheffield betoned, at Nedgangen i den engelske Eksport er saa betydelig, at man har indkaldt specielle Rapporter fra alle de oversøiske Markeder.

Samtidig har Englands Industriforbund sendt den engelske Regering en Skrivelse, hvori man kræver gennemført Foranstaltninger til Imødegaaelse af den voksende Passivitet i Englands Handelsbalance. Man nævner i denne Forbindelse en lang Række Stater, hvis Handelsbalance overfor England er udpræget passiv for England, og som derfor maa formodes at kunne aftage adskilligt flere engelske Varer.

Situationen i en lang Række andre Lande er overordentlig broget og meget usikker. Det ubehageligste Tegn er den stigende Eksportnedgang.

DEN TYSKE SKIBSFARTS MAAL OG OPGAVER

Formanden for »Norddeutscher Lloyd«, Dr. Rudolph Firlé har holdt et Foredrag om den tyske Skibsfarts Maal og Opgaver, og det er fristende at tage nogle af disse Udtalelser og citere dem.

Taleren begyndte med at konstatere, at den tyske Handelsflaade ved Verdenskrigens Udbrud var paa 5,6 Mill. B. R. T. Efter Versaillesfreden var den af forskellige Aarsager formindsket til 600.000 B. R. T., hvilket svarer til et Tab paa omkring 1,8 Milliarder Guldmark.

Genopbygningsarbejdet begyndte omtrent straks og allerede 1923—24 var man kommet op paa $\frac{1}{3}$ af Førkrigstonnagen. Efter at Tyskland i 1923 var gaaet over fra Papir- til Guld-Marks Basis fulgte en for den tyske Skibsfart tydelig Oplømsring, som varede til den for hele Verden katastrofale Krise indtraadte i 1930. Tyskland rantes her særlig haardt og over 25 pCt. af dens daværende Flaade maatte oplægges. I 1932 udgjorde efter statistiske Opgørelser hele Verdenstonnagen ca. 70 Millioner B. R. T., og den tyske Oplægning, som procentvis var den største, gik op til 1,1 Mill. B. R. T.

Fra og med 1933 gennemgik den tyske Skibsfart imidlertid en kraftig Omdannelse. Man havde under Krigen konstateret, at saa stor en Koncern som f. Eks. Hapag-Lloyd-Union, omfattende ca. 70 pCt. af hele den tyske Handels-Tonnage havde betydeligt vanskeligere ved at klare sig end de middelstore og mindre Rederiforetagender. Otte Linier i europæisk Trafik udskiltes derfor fra Unionen, og de blev selvstændige i det nye Opbygningsarbejde. Norddeutscher Lloyd og Hapag afstod fra al Trafik paa Sydamerika, Afrika og Levanten og de Skibe, som tidligere havde gaaet i disse Farter, solgtes. Mellem Norddeutscher Lloyd og Hapag

blev truffet en Overenskomst for at undgaa al unødige Konkurrence, og for de Rederier som var overbelastede med Gæld skabtes Lettelse af forskellig Art. Den planmæssige Forryngelses- og tekniske Forbedringsplan, som fremsattes i 1937, udgjorde ogsaa et Spørgsmaal af stor Betydning.

De tyske Værfters Nybygningsbestand var 31. December 1932 ialt 37 tyske Skibe med 30.860 B.R.T. og 5 Skibe med 43.200 B.R.T. for udenlandsk Regning. Som første Skridt gik man ind for at bygge saadanne Skibe, hvis Størrelse, Fart og tekniske Specialudrustning bedst modsvarede de daværende Krav. Mellem 1933 og 1937 byggedes saaledes ialt 422 Skibe med 556.806 B.R.T.

Til Sammenligning med Førkrigsflaaden er den nuværende tyske Handelsflaade 17,6 pCt. mindre, idet de øvrige Lande kan opvise større Handelsflaade end man da kunde. Dette har dog ikke indvirket paa de tyske Planer, og i Øjeblikket foreligger ved de tyske Værfter Ordre paa ca. 500.000 B.R.T., hvoraf omkring 200.000 er under Bygning. Et talende Eksempel paa de tyske Værfters Kapacitet er, at yderligere Ordre for 500.000 B.R.T. foreligger, disse dog for udenlandsk Regning. Heraf er for Øjeblikket 150.000 Tons under Bygning.

Et andet Spørgsmaal som Tyskland har lagt stor Vægt paa er Uddannelsen af en ung og dygtig Befalingsmands- og Mandskabs-Stab. Erfaringen har vist, at Kapitajner og øvrige Befalingsmænd bør have deres Uddannelse paa Sejlskibe, hvor de ikke blot bedst lærer Vejr og Vind at kende men ogsaa uddannes til hærdede Mænd med fast Karakter og kraftig Viljestyrke, Sindslige vægt og godt Kammeratskab.

Den tyske Handelsflaade og det tyske Skoleskibsforbund raader i Dag over 6 store Sejlskibe paa ialt 12.328 B.R.T., overvejende Lastsejlskibe, som sendes ud paa Besøg i fremmede Verdensdele. Norddeutscher Lloyd har desuden et eget Sejlskib og giver derigennem sine unge Officerer Lejlighed til at gennemgaa den i Loven foreskrevne Sejlskibuddannelse paa 24 Maaneder. Denne »Sømandshøjskole« kompletteres siden med Sømandsskoler af forskellig Art og den sammenlagte Uddannelsestid af 3 Aar kommer til at omfatte foruden Befalingsmænd ogsaa Matroser, Stewarder o. s. v.

Vedrørende Resultatet af disse Forudsætninger for den tyske Skibsfarts Muligheder for atter at gøre sig gældende, kan nævnes, at de 6 største Rederiers Bruttoindtægter steg fra 75.51 Mill. Rm. i 1936 til 116.44 Mill. Rm. i 1937. Bruttoindtægten for den tyske Handelsflaade androg i 1937 ikke mindre end 769 Mill. Rm. Dette turde være det bedste Bevis for, at den tyske Skibsfart atter har opnaaet en solid Grund.

Angaaende 4-Aars Planen fremhævede Taleren, at den ikke paa noget Punkt har til Hensigt at lægge Hindringer i Vejen for Samarbejde med andre Landes Handelsflaader, men at den gennem et fast nationalt tysk Handelsliv ønsker at forøge det internationale Vareudbytte.

To Forudsætninger er, efter Dr. Firlés Mening, nødvendige for Opnaelse af en virkelig blomstrende Søfart. Handelsflaaden maa først og fremmest vokse frem paa Grund af økonomisk Nødvendighed og for det andet maa den støttes og beforders af et enigt Folk.

Den nuværende tyske Tonage andrager 4.2 Mill. B.R.T., d. v.s. 5 pCt. af Verdenstonnagen mod 12 pCt. før Verdenskrigens Udbrud. Tyskland indtager 5te Pladsen mod tidligere 2den Plads. Heraf følger, sagde Taleren, at Maalet i Dag er at genvinde det tabte og arbejde sig frem til denne tidligere Plads og at kunne opfylde det tyske Handels- og Næringslivs fremdeles stigende Krav.

HVIDEHAVSKANALEN OG KOLAHALVØEN

Industriraadgiveren ved det danske Gesandtskab i Moskva Hjalmar Lange meddeler følgende om den tidligere omtalte Hvidehavskanal:

I Begyndelsen af August 1933 blev Kanalen Hvidehavet-Østersøen indviet. Kanalens Længde er 227 km, og den forbinder Leningrad med Soroka ved Hvidehavet.

I de 5 Aar Kanalen har eksisteret, er den blevet befaret af ca. 140.000 Passagerer, og paa Kanalen er der blevet transporteret c. 6.300.000 Tons Gods. Godstransporten er i stærk Stigen, og man forventer, at den transporterede Godsmængde i indeværende Aar vil blive det dobbelte af i 1937. I sydlig Retning transporteres der Trælast, Alebaster, Apatit og andre Mineralier. Mod Nord transporteres der Salt, Nafta-produkter og Korn. I de første 4 Aar, 1937 indbefattet, er der paa Kanalen bl. a. transporteret 4,38 Millioner Tons Trælast, 476.000 Tons Mineralier og 104.000 Tons Korn og Foderstoffer.

Parallelt med Bygningen af Kanalen paabegyndtes en intensiv Industrialisering af de omliggende lyndt befolkede Distrikter og i første Række Kolahalvøen. Før Verdenskrigen blev Kolahalvøens Naturrigdomme ikke udnyttede i nogen nævneværdig Grad naar undtages nogle skovindustrielle Virksomheder. I 1915 under Krigen blev Banen Leningrad—Murmansk bygget, og den deler Trafikken mellem de to Byer saaledes, at Kanalen tager de grove og billige Varer saasom Mineralier, Trælast m. m., medens Banen transporterer dyrere Varer saasom Maskiner, Brugs-genstande, Levnedsmidler m. m. Et af de største Foretagender, som er sat igang i Tilknytning til Aabningen af Kanalen, er Kirov Apatillejer, som allerede nu har givet 8,5 Millioner Tons Raaapatit og 4 Millioner Tons Apatitkoncentrater. Man beregner Apatitforekomsternes Størrelse til ca. 2 Milliarder Tons. Apatit'en anvendes i udstrakt Grad som Raastof til Fremstilling af Superfosfat.

Polardistrikternes Industri paa Kolahalvøen er i stærk Udvikling. Hvert Aar bliver der opdaget nye Kemikalier m. m. i Tundraen, som har vist sig at indeholde indtil 2% af de hidtil kendte kemiske Elementer og indtil 20 forskellige Mineralier. I Eudalit, Loparit og Apatit har man fundet Molybden, Vanadium, Zirkonium og Niobium. I Omegnen af Byen Kirovsk er der konstateret store Forekomster af et Mineral, som indeholder Titan. Jernertsforekomsterne paa Kolahalvøen beregnes til ca. 1½ Milliard Tons. I Koivi er der fundet Cyanit, som bruges som et værdifuldt Raastof bl. a. i den kemiske Industri. I Tundraen Montje forefindes Kobber- og Nikkelerts, som ogsaa indeholder Kobalt og Platin.

Ved Seen Imandra og Floden Umba har Folkekommissariatet for Sverindustrien organiseret Skovindustri for at udnytte de vældige Skovstrækninger i disse Distrikter.

Kolahalvøen er rig paa »hvide Kul« i Vandfald og Floder, og man har beregnet, at disse vil kunne yde ialt ca. 1 Million kw. Desuden vil udstrakte Tørvemoser kunne give Industrien og Befolkningen billig Energi.

Ved Siden af Udvindingen af Apatit har Sovjetregeringen organiseret et »Kombinat«, »Severonikkel« (Nordnikkel), som skal forarbejde Nikkelertsen i Nontjundraen. Anlægssummen andrager 500 Millioner Rbl., og Kombinatet skal være et af de største Nikkelværker i Verden, og man venter, at det endnu i indeværende Aar skal give den første Nikkel. I Forbindelse med »Severonikkel«s Drift anlægges man en stor Svovlsyrefabrik.

I indeværende Aar skal et Forædlingsværk for Nefelin sættes i Drift. Nefelinkoncentraterne skal sendes til Aluminiumværkerne ved Volchov og anvendes som Raastof til Fremstilling af Aluminium, og for at udnytte Biprodukterne bygges der samme Sted en Cementfabrik.

Efterhaanden som de nye store Elektricitetsværker bliver sat i Gang, vil man elektrificere Driften af Transportmidlerne og først og fremmest indføre elektrisk Drift paa Strækningen Kandalskaja—Murmansk.

Det har været forbundet med betydelige Vanskeligheder at forsyne den indvandrede Industribefolkning med Levnedsmidler, naar undtages Fisk fra Murmansk. Man har for en Række Aar siden grundlagt en Sovchos (Statslandbrug), som hovedsagelig skulde forsyne Befolkningen i Kirovsk (Apatigruberne) med Levnedsmidler.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Den britiske Skibsbygningsindustri

Efter Udsendelsen af »Lloyd's Register Shipbuilding Returns« for 3. Kvartal d. A. beskæftigede den engelske Presse sig paany med den alvorlige Situation, hvori den britiske Skibsbygningsindustri for Tiden befinder sig.

Ved Udgangen af September Maaned er Brutto-Tonnagen for de Handelsskibe, der er under Bygning i Storbritannien og Nord-Irland, opgjort til 885,481 Tons, hvilket er en Tilbagegang paa over 150,000 Tons siden Slutningen af forrige Kvartal og næsten 300,000 Tons under det tilsvarende Tal pr. 30. September i Fjor, og det Forenede Kongeriges Andel i den samlede Tonnage, 2,712,277 Tons, under Bygning i alle Lande er nu naaet ned paa 32,6 pCt. mod 40,8 pCt. for et Aar siden og 50,2 pCt. og 59,2 pCt. ved Udgangen af henholdsvis 1929 og 1921.

Eksportordrerne holder sig fremdeles lavt, idet kun 142,000 Tons bygges for Registrering udenfor det Forenede Kongerige. 142,000 Tons, der indbefatter 28,000 Tons bestemt for de britiske Dominions og over 18,000 Tons, der bygges paa Spekulation, udgør 16 pCt. af den samlede Tonnage under Bygning, medens den tilsvarende Procentsats pr. 30. September 1937 og ved Udgangen af 1929 udgjorde 13,8 respektive 39,8.

I Løbet af Juli Kvartal iværksattes Nybygninger paa i alt 87,463 Tons i Storbritannien og Nord-Irland, en Tilbagegang paa 69,507 Tons sammenlignet med forrige Kvartal, og som det fremgaar af følgende Udtalelse i »Lloyd's List & Shipping Gazette«, ser man med megen Pessimisme paa Situationens Udvikling:

»Speeding up will become more and more difficult as the amount of work in hand continues to decline, and that it will decline rapidly unless special measures are taken is almost certain. A very large number of the ships on which work is now proceeding are in the completion stages, and there is little work in sight to fill their places, for it is unlikely that orders placed during the whole of this year will exceed 300,000 tons in all. Naval work cannot save the situation. It affects but a limited number of yards and is, in any case, from the point of view of employment, nearing its peak. It can no longer take up—as it has been taking up—the slack of shipyard employment, which looks like reaching a critical point in, say, six months' time. Among the many defence measures which need attention, none is more important than the keeping intact of our shipbuilding

power. It cannot be done if skilled workers drift away from the yards and they and the apprentices who must one day take their places lose the opportunity of practising their craft.»

Til Sammenligning med Stillingen i Storbritannien oplyses det endvidere i de forskellige Pressemeddelelser, at den Tonnage, der er under Bygning i Udlandet, udgør 1,826,796 Tons eller 36,967 Tons mere end pr. 30. Juni d. A. For Tysklands Vedkommende er Stillingen praktisk talt opretholdt med 382,791 Tons under Bygning; japansk Tonnage er stegt fra 290,332 til 319,862 Tons og U.S.A. Tonnage fra 166,870 til 250,909 Tons. For Hollands Vedkommende foreligger en mindre Tilbagegang i Kvartalets Løb til 246,892 Tons, medens der i Italien er indtraadt en Stigning fra 136,785 til 153,485 Tons. For Sveriges og Danmark anføres det, at Situationen kun er lidt ændret. Hertil kommer yderligere, at der i Udlandet i videre Udstrækning end der i Landet bygges Skibe for fremmed Regning, nemlig 28,6 pCt. pr. 30. September i Aar. Sverige ligger i Spidsen med 81 pCt. under Bygning i Henhold til fremmede Ordre; herefter følger Italien med 66 pCt., Danmark med 62 pCt. og Tyskland med 40 pCt.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i September Maaned 1938

Der er i September Maaned 1938 udført 227,839 t. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 4,283 t., mod 269,248 t., deraf til Danmark 5,600 t., i August Maaned. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Frankrig	104,049 t.
Sverige	70,400 -
Belgien	10,903 -
Italien	7,340 -
Argentina	6,300 -
Norge	6,010 -
Ægypten	5,045 -
Danmark	4,283 -
Holland	3,225 -
Grækenland	3,152 -
Algier	2,552 -
Island	2,200 -
Finland	1,200 -
Tyskland	1,180 -
	<hr/>
	227,839 t.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Heller ikke om den forløbne Uge er vi i Stand til at rapportere noget opmuntrende. Korntransporterne er stadig minimale, og det ser desværre ud, som om Resten af indeværende Aar kan blive vanskelig at komme igennem, specielt for de Redere, der sejler i Trampfart paa de oversøiske Markeder.

River Plate-Markedet har igen været ualmindeligt stille, og paa Certeparti-Basis er kun gjort en enkelt Forretning, nemlig en 5500 Tonner for prompt Lastning til Schedule-Raten. Desuden rapporteres 2—3 Skibe berthed til U.K. Der er stadig enkelte, ikke positive Ordre for handy Tonnage til europæiske Destinationer til Schedule-Raterne. Iøvrigt noteres Bahia Blanca/Callao 14/-. Hørfrø fra Rosario til New York er sluttet til den lavere Rate af 16/6d. for December-Lastning.

Ogsaa de øvrige Kornmarkeder har vist ringe Aktivitet. Australien var helt uden Forretning, og fra St. Lawrence, som rent befragningsmæssigt nu paa Grund af den sig nærmende Afslutning af Sæsonen burde arbejde paa højeste Gear, har Efterspørgslen ogsaa været meget begrænset. Enkelte Baade er sluttet paa Basis af Minimalraterne til U.K./Cont., ligesom en enkelt 5000 Tonner er sluttet til Nordafrika til en Rate, der ligger omkring 3/4¹/₂d. per quarter. St. Lawrence/Skandinavien er sidst gjort til 15¹/₂ cent Basis 4 Lossehavne for 6000 Tonner. Fra Northern Range har der været forsøgsvis Efterspørgsel efter Tonnage for Soyabønner til skandinaviske Havne, men hidtil er disse Forretninger ikke gaaet i Orden. Golfen har slet ingen Interesse vist for Korn-tonnage.

Af de europæiske Korneksportcentre har Donau været relativt aktivt og har sluttet adskillige Baade til Rater omkring 18/- Basis Antwerpen/Rotterdam, Option Konstanz/Burgas Range Lastning til 4/- mindre. Paa dette Marked er der stadig nogen Efterspørgsel til ovennævnte Rater. For russisk Sortehavs Vedkommende er der intet nyt at rapportere, men det ventes dog, at dette Marked ret hurtigt vil begynde at operere igen. De øvrige oversøiske Markeder har været meget stille. Sukker fra Vestindien til Europa er praktisk talt uden Efterspørgsel. Den eneste Forretning, der blev gjort, var en 4000 Tons Parcel, der betaltes med 14/- til p.p. U.K./Cont.

Fra Pacifickysten er sluttet Scrapjern til Japan til \$3.80 for California-Lastning og \$3.70 for Puget Sound-Lastning. Kul San Francisco/Shanghai er igen sluttet til \$3.— f.i.o. Alle disse Forretninger kan gæntages. Iøvrigt noteres af udgaaende Forretning fra Pacific, Lumber til Australien til £5500.— for en 430.000 cbft. Baad, og Lumber til Dalny Shanghai eller Japan til £6800.— for 500.000 cbft. Baad. Disse Forretninger er naturligvis paa sædvanlig f.i.o. Basis.

Østens Markeder har været praktisk talt uden Forretning. Soyabønne-Raten ligger nominelt paa 26/6d. for November/December Lastning. Ris fra Saigon viser ikke Interesse for Tonnage før Januar; Raten, der noteres, ligger omkring 27/-. Sukker fra Philippinerne, for hvilket der en Overgang sluttedes ret livligt, er nu hørt op. Der noteredes en Ordre for ca. 4000 Tons Copra fra Philippinerne til Vestkysten af Mexico til \$7.— f.i.o.

De indiske Markeder viser ogsaa roligere Tendens, og sidste Forretning for Kerner blev gjort til 24/6 fra Karachi-Siden, November-Lastning. Af anden Forretning paa de til Stillehavet grænsende Markeder skal nævnes: Kul fra Australien, 12/- til Singapore, og 10/6 til Manila.

De europæiske Markeder er uden væsentlige Forandringer. Middelhavet/hjem viser svagt vigende Tendens. Bona/Rotterdam sluttedes til 6/4¹/₂d., og Sfax/Bordeaux betaltes med 10/6d.

Kul Wales/Buenos Aires er uforandret 11/- à 11/6d., og Wales/Port Said 6/-. Kul Østkyst England betaltes med 4/6d. for 3000 Tonner med hurtig Losning.

Paa Trælastmarkederne synes der ikke at være Udsigt til nogen større Forbedring i Raterne. Niveaulet ligger omkring sidste Aars Minimalrater.

Heller ikke paa Timecharter-Markedet har der været nogen overdreven Aktivitet. I Vestindia-Farten maa Forholdene nærmest karakteriseres som elendige. 3000 Tonner sluttedes dog for Rundtur til \$1.20. Pacific-Befragtere har vist større Interesse for Tonnage paa Timecharterbasis, og adskillige Dampere er sluttet til Rater, der ligger tæt op ad 4/- med Levering U.S.N.H. for Rundtur via Pacific, Tilbagelevering U.K. Levering og Tilbagelevering U.K. for Pacific-Rundtur er betalt med 3/6d.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Panamas Handelsflaade

Panama har i de senere Aar haft en stærkt voksende Handelsflaade, hvilket skyldes den almindelig kendte Aarsag, at Redere fra andre Lande har ladet Skibe indregistrere dér. Den 1. Juli 1938 bestod Flaaden af 136 Skibe paa tilsammen 610,975 Reg. Tons Brutto. Deraf er 48 Motorskibe og 84 Dampere, og det er alle ret store Skibe, idet Gennemsnitsstørrelsen er ca. 4,500 Tons, større end noget andet Lands Tonnage-Gennemsnit. 105 Skibe er da ogsaa over 2,000 Tons Brutto. De største er Hvalkogierne »Vestfold« og »Vikingen«, hver paa ca. 14,500 Tons. Med Undtagelse af Elliot Land & Shipping Co., som med 10 mindre Skibe driver Kystfart paa Panama og nærliggende Lande, er hele Flaaden beskæftiget i udenrigsk Fart uden Forbindelse med Panama.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Oktober 1938

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 10 Maaneder af 1938, sammenlignet med samme Tidsrum i 1937, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938:	14,215	23,130,489	12,871	20,709,273
1937:	13,175	22,095,244	11,953	19,627,766
Forskel:	+1,040	+1,035,245	+918	+1,081,507

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938:	15,735	17,465,379	9,768	16,447,731
1937:	15,383	16,480,820	10,228	17,070,328
Forskel:	+352	+984,559	-460	-622,597

I Tidsrummet Januar/Oktober var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 6,682,758 Tons og 4,261,542 Tons større end til Antwerpen.

Det nye Ø. K. Skib »Kina«

Dronning Alexandrine døbte i Lørdags i Nakskov det nye Ø. K. Skib »Kina«.

Kongen og Dronningen kom til Nakskov i deres private Salonvogn.

Paa Værftet modtoges Kongeparret og de øvrige Gæster af Direktør Prins Axel og Værftets Ledelse, og Direktør H. P. Berg førte Dronningen hen til Gudbarnet, Nybygning Nr. 87. Helt inde under dennes mægtige Stævn, der ragde laarnhøjt i Vejret fra Beddingen, var rejst en elegant udført Platform, hvor Daabshøjtideligheden foregik, og efter at Direktør Berg havde budt Kongeparret velkommen og udbragt et nifoldigt Leve for Majestæterne, foretog Dronningen Daaben:

— Kina skal være dit Navn, Held og Lykke følge dig!

»Kina« er det hidtil største Skib, Kompagniet har faaet bygget ved Nakskov Værft, 4000 Ton større end det nye »Selandia«. Med sin Lasteevne paa 12,000 Ton bliver det en anselig Fragtbaad, og Farten er ligeledes usædvanlig — 16 Knob.

Længden er 506 Fod, Bredden 65 Fod og Dybden til øverste Dæk ca. 42 Fod.

Skibet bygges til Lloyds højeste Klasse og er af »Complete Superstructure«-Typen med Bak. Det har 7 vandtætte Skodder, alle ført op til øverste Dæk, og Dobbeltbund i hele Skibets Længde. Det indrettes med 6 Luger, 2 Master og 6 Samsonposter, 15 Ladebomme samt 1 Sk. 40 Ton Bom. Bommene betjenes af 16 elektriske Losse-spil.

Der bliver Plads om Bord til 12 Passagerer, det højeste Antal et Skib maa medføre, naar det ikke skal falde ind under de internationale Bestemmelser om Passagerbefordring til Søs.

Hovedmaskineriet bestaar af en B. & W. dobbeltvirken- de 2-takts Dieselmotor paa ca. 10,400 H.K. Det nye Skib skal afleveres i Begyndelsen af 1939.

To af Ø. K.s Bestyrelsesmedlemmer tilskadekommet

Kort før Kongemodtagelsen i Nakskov i Forbindelse med den nye Ø. K.-Baad »Kina«s Stabelafløbning, blev to af Ø. K.s Bestyrelsesmedlemmer, Baron Wedell-Wedellsborg og Direktør Schmiegelow, kvæstet ved en Bilulykke undervejs til Festen.

Baade Baron Wedell-Wedellsborg og Direktør Schmiegelow blev ved Sammenstødet slynget haardt mod Ruden til Chaufførsædet, Baronen fik en Flænge i Hovedet og et Chock, Direktør Schmiegelow mindre Kvæstelser.

Fem nye Skibe til Marstal-Flaaden

I de sidste Uger er Marstalflaaden blevet udvidet med 5 Skibe, alle købt i Frankrig. Skibsreder Kromann har købt fire Fiskeriskibe, og Kornhandler Rasmussen et Skib paa 140 Tons Dødvægt. Det er den største Udvidelse af Marstalflaaden siden 1920.

Trafikken gennem Panama Kanalen

Efter en nylig offentliggjort Statistik er Trafikken i Fiskalaaret 1938 (1. Juli 1937—30. Juni 1938, opgjørt til følgende: Kanalen passeredes af 5,524 Handelsskibe paa mindst 300 NRT, med ialt 19,62 Millioner NRT., hvilket var en Stigning paa 137 Skibe og 0,32 Millioner Tons sammenlignet med Fiskalaaret 1937. Indtægterne forøgedes til 23,17 Millioner fra 23,10 Mill. Dollar eller med 0,2 pCt., mens det befordrede Gods udviste en Formindskelse fra 28,108 Mill. til 27,386 Mill. Tons. Fordelt paa de enkelte Lande var Tallene:

	Antal Skibe	1000 R. T. N.	Befordret Gods 1000 Tons
U. S. A.	1,780	6,898	9,893
Storbritanien	1,281	5,177	6,417
Norge	677	2,180	3,434
Tyskland	357	1,005	1,519
Japan	300	1,329	1,877
Nederlandene	285	543	750
Danmark	223	592	865
Panama	182	287	416
Sverige	119	468	763
Frankrig	105	401	567
Grækenland	94	298	525
Øvrige Lande	131	444	360
	5,524	19,622	27,386
Fiskalaaret 1937	5,387	19,303	28,108
Forøgelse el. Formindsk.	+137	+319	-722
i Procent	+2,5	+1,7	-2,6

»Skagen« solgt til Chile

Kristiansand—Hirtshals-Ruten har til Regeringen i Chile solgt Damperen »Skagen«. Købesummen er 280,000 Kr. »Skagen«, der er bygget i Trondheim 1912 og i mange Aar har sejlet paa Ruten Frederikshavn—Kristiansand og senere Hirtshals—Kristiansand skal inden Afleveringen til Chile gennemgaa en omfattende Reparation paa Aalborg Værft.

Hvis Isen spærrer Storebælt

Det danske Luftfartsselskab sendte Onsdag en af sine lidt ældre Fokkere, ført af Luftkaptajn Egebjerg og med Trafikleder Løjtnant Viggo Petersen og Overassistent Breyen fra Lufthavnens Radiostation ud paa en lille Ekspedition til begge Sider af Storebælt. De skulde undersøge Mulighederne for Landingspladser i Tilfælde af, at Storebælt skulde blive spærret af Is, saaledes at Trafikken maatte opretholdes pr. Flyvemaskine.

Maskinen landede først ved Espe i Nærheden af Korsør, hvor der findes en meget velegnet Landingsplads, og derefter ved Marslev paa Fyn, hvor Pladsen under tidligere Isvintre er benyttet.

»Hertha Mærsk« solgt

Rederiet A. P. Møller har solgt Damperen »Hertha Mærsk« til et svensk Rederi »Arafart« i Stockholm. Damperen maaler 2,260 Tons, og den blev bygget i 1920 paa Svendborg Skibsværft.

Skibet startede forleden til Gdynia, og derefter sejler det til Finland.

Kancellerings-Dato

Et Tankskib, som var befragtet for to Rejser fra U. S. A. Golfhavn til Kontinentet, var lasteklart for første Rejse paa den fastsatte Lasteplass paa Kancelleringsdagen Kl. 23,25. I Henhold til Certepartiet var Befragterne berettiget til at annullere, dersom Skibet ikke var klart til at laste den 5. April 1938. Befragterne mente sig berettiget til at annullere begge Rejser, og Sagen blev foreløbig ordnet saaledes, at Skibet udførte Rejserne til en lavere Fragt, og at Differencen blev deponeret i London, indtil Sagen kunde blive afgjort ved Voldgift i Hamborg i Overensstemmelse med Certepartiet.

Befragterne indtog det Standpunkt, at Skibet ikke var lasteklart i Certepartiets Forstand, før der var givet 6 Timers Notice, og henviste til følgende Klausul i Certepartiet. »The laydays shall commence from the time the ship is ready to receive her cargo, the captain giving 6 hours notice to the charterers' agents, berth or no berth.«

Sagen blev indbragt for tysk Voldgift, og Voldgiftsretten har nu afgjort, at Skibet var lasteklart indenfor den Frist, som Certepartiet sætter, og at Kancelleringen altsaa var uberettiget. Voldgiftsretten henviste til, at Kancelleringsklausulen ikke indeholdt nogen Bestemmelse om nogen Notice, men kun lader det komme an paa, naar Skibet faktisk var lasteklart, og hvis dette var før Kl. 24 paa den aftalte Kancelleringsdato, er Befragterne ikke berettiget til at annullere. Den Klausul, Befragterne havde paabaabt sig om 6 Timers Notice, kommer kun i Betragtning ved Beregningen af Liggetiden.

Ifølge Certepartiet skulde Sagen afgøres efter Flagets Ret, som i dette Tilfælde var norsk Ret, men det fremgaar af Voldgiftskendelsen, som navnlig henviser til engelsk Ret, at Resultatet vilde være blevet det samme, selv om nogen udtrykkelig Henvisning til norsk Ret ikke havde foreligget.

Britiske Rederes Erstatningskrav

De engelske Skibsredere, som driver Fragtfart paa Spanien, har været samlet til Møde for at modtage Underretning om Resultatet af Forhandlingerne mellem Reder-Udvalget og Regeringen angaaende den foreslaaede Undersøgelse af Bombardementerne mod britiske Skibe. Rederne tilbageviste enstemmigt Franco-Myndighedernes Insinuationer angaaende Premierminister Chamberlains Opriktighed. Premierministeren meddelte for mange Uger siden, at General Franco var gaaet ind paa at betale Erstatning for de Skader, som er tilføjet britiske Skibe, men dette bestrides nu af Franco-Myndighederne. Rederne ansaa det for betegnende for Franco-Myndighedernes Holdning, at de havde ventet seks Uger med at bestride Mr. Chamberlains Erklæring, og derpaa valgt at bestride Erklæringens Rigtighed paa et Tidspunkt, da Storbritanien var indblandet i den mellemeuropæiske Krise.

Under disse Omstændigheder besluttede Rederne, at Udvalget skal meddele Regeringen, at yderligere Forhandlinger skønnes unyttige, saa længe Franco-Myndighederne nægter at opfylde de Løfter, de har givet den britiske Regering. Samtidig skal Udvalget meddele Regeringen, at Rederne akcepterer Programmet for de foreslaaede Undersøgelser af Bombeangrebene mod britiske Skibe.

Rederne bekræfter endvidere den Resolution, der vedtoges den 11. August, og som gaar ud paa, at de britiske Redere bør vedtage øjeblikkelige Forholdsregler for at faa fyldestgjort alle Krav, som er rejst fra britisk Side, og som falder indenfor Rammerne af de Tilfælde, hvor den britiske Regering har forbeholdt sig Ret til at kræve Skadeserstatning.

Hannevig-Sagen

Det norske Udenrigsministerium har modtaget en Svarnote fra Washington om det norske Forslag straks at prøve Hannevig-Sagens Krav for Amerikas Court of Claims, saaledes som Landets Love foreskriver i saadanne Sager. Washington stiller sig ikke afvisende til det rimelige Krav, men holder formelt paa, at man som forudsat holder sig til den diplomatiske Procedure med 6 Maaneders Frister.

Heri ligger muligvis, at Amerika mener, at en væsentlig Del af Kravene kan opgøres ad diplomatisk Vej, saaledes at Court of Claims-Sagen eventuelt kan begrænses til rent specielle Forhold.

Norges Oplægninger

Størrelsen af den i norske Havne oplagte Handelsflaade er i Løbet af Oktober gaaet ned fra 85 Skibe paa 403,898 Tons Dødvægt til 64 Skibe med 300,000 Tons Dødvægt. Desuden er for Tiden oplagt i udenlandske Havne 8 Tankskibe paa 83,695 Tons Dødvægt, saa den samlede norske Skibsoplægning nu er 72 Skibe paa 384,000 Tons Dødvægt mod ved forrige Maanedskifte 93 Skibe paa 490,000 Tons Dødvægt.

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«

Flere af de i norske Havne oplagte Tankskibe er imidlertid bortfragtede og vil i Løbet af den nærmeste Fremtid gaa ud af Oplægningen.

Carlsberg og Slam

Forleden afsejlede Ø. K.'s »Meonia« fra Marseille. Om bord befandt sig den siamesiske Barnekonge Ananda Mahidol med sit Følge. Den unge Konge, der studerer i Schweiz, skal aflægge et Besøg i Siam, og i den Anledning har Carlsberg Bryggerierne ladet fremstille en særlig Festetiket, som vil blive anvendt til alt det Carlsbergøl, som sælges i Siam, i den Tid, hvor Festlighederne i Anledning af Kongebesøget varer.

Etiketten bærer paa siamesisk Inskriptionen »Leve Kongen og Forfatningen«. Etiketten er anerkendt af den Komite, som skal forestaa de omfattende Festarrangementer.

»Lynæs« sunket

Den i sidste Nummer omtalte grundstødte Damp »Lynæs« af København blev bjerget af Svitzers »Garm«, som vilde føre Skibet til Frederikshavn. Undervejs sprang »Lynæs« læk og sank 7 Sømil Nordøst for Hirtshals paa 22 Meter Vand.

PERSONALIA**SØLVBRYLLUP**

Skibsmægler P. A. Nielsen og Frue, Faaborg, har Sølvbryllup den 14. ds.

70 Aar

Den 13. November fylder tidligere Fører i Det forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn J. M. Petersen, 70 Aar. Kap-

tajn Petersen, der sidst var Fører af s.s. »Katholm«, forlod Søn 1934.

60 Aar

Tidligere Fører i Albert Jensens Rederi, Kaptajn N. P. Sørensen, fylder den 11. November 60 Aar. Kaptajn Sørensen forlod Søn 1928.

Tidligere Fører i Dampskibsselskabet »Norden«, Kaptajn M. R. Madsen, fylder den 11. November 60 Aar. Kaptajn Madsen, der forlod Søn 1926, er bosiddende i Assens.

50 Aar

Fører i Det forenede Dampskibs-Selskabs Passageroute paa Esbjerg, Kaptajn J. C. F. Iversen, fylder den 16. November 50 Aar. Kaptajn Iversen er Fører af m.s. »Jylland«.

Dødsfald

Tidligere Fører i D.F.D.S., Kaptajn J. P. Therkildsen er død, 83 Aar gammel. Kaptajn Therkildsen, der kom til Søs i 1871 og tog Styrmandseksamen fra Aalborg Navigationsskole 5 Aar senere. I en Del Aar sejlede han som Styrmand paa forskellige Sejlskibe, men gik saa i Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste, og i 1896 blev han Fører af Damperen »Esbern Snare«. Senere førte Therkildsen 12 forskellige af Selskabets Skibe, indtil han i 1921 gik i Land.

I en Alder af 76 Aar er fhv. Maskininspektør Harry Sørensen død.

Harry Sørensen blev første Maskinmester i en meget ung Alder. Efter i nogle Aar at have sejlet i Rederiet Carls Dampere kom han i 1889 til C. K. Hansen. Her sejlede han som Førstemester til 1900, da han blev tilkaldt som Første Maskininspektør til Ledelse af Arbejdet paa Kontoret med den hastigt voksende Flaade. Denne Post beklædte han i 30 Aar.

POSITIONSLISTE PR. 8. NOVEMBER 1938**A**

s.s. *Aalborg* pass. Skagen 7.11.
s.s. *Aarø*, Bastrup, ank. Norfolk Va. 4.11.
s.s. *Aarø* ank. Bergen 2.11.
s.s. *Aase* ank. Antwerpen 3.11.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Rotterdam 23.10.
s.s. *Absalon* afg. Weitsiluoto 29.10.
m.s. *African Reefer* afg. Bona 8.11.
m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, afg. Suez 6.11. til Singapore udg.
s.s. *Agnete* pass. Helsingborg 24.10. p. R. t. Lorient.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. St. John, N.B. 3.11. til Windsor, N.S.
s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 19.10. til River Plate.
s.s. *Alf* ank. Danzig 3.11.
s.s. *Alfa* afg. Naukipudas 7.11.
s.s. *Algarve* afg. Antwerpen 3.11. til Algier.
s.s. *Algier* ank. Antwerpen 8.11.
m.s. *Almena* afg. New York 27.10. til Azua.
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Marseille 6.11. udg.
s.s. *Alsund*, Hansen, pass. 55° N. 32° W. 4.11. p. R. t. Portland, Maine.
m.s. *American Reefer* afg. San Francisco 6.11.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Los Angeles 5.11. til Panama Canal hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Rouen 3.11.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Hongkong 2.11.
s.s. *Anna* afg. Tveraa 5.11.
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Rotterdam 7.11. hjg.
s.s. *Anne* afg. New York 22.10. til Searsport.
m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 3.11. til Stavanger.
m.s. *Arizona* afg. Esbjerg 8.11. til River Plate.
s.s. *Arnold Mærsk* pass. Dungeness 3.11. østg.
m.s. *Asbjørn*, Bjørk, afg. Moji 7.11. til Korea.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Beira 2.11. til Saigon udg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Randers 5.11.
s.s. *Aslaug* afg. Barry 4.11. til Jaffa.
m.s. *Asnæs* pass. Skagen 6.11.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, pass. Panama 1.11.
s.s. *Astra* afg. Galveston 1.11.
s.s. *Astrid*, Madsen, i Timecharter paa West Indies.
m.s. *Australian Reefer* ank. Marseille 8.11.

m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Cape Agulhas 27.10. til Sydney udg.

s.s. *Avance* afg. Korsør 2.11. til Kemi.

B

s.s. *Belgien* afg. N. Waterweg 3.11. til Oslo.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Rouen 10.10.
s.s. *Bergenshus* afg. Aalesund 8.11. nordover.
s.s. *Bertha* afg. Emden 2.11. til Struer.
s.s. *Bes* pass. Ushant 7.11.
s.s. *Betta* pass. Kbhvn. 7.11.
s.s. *Betty Mærsk* afg. New York 18.10.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. St. John 4.10.
s.s. *Birgitte* ank. London 28.10.
s.s. *Birte*, Andersen, pass. Skagen 6.11. p. R. t. Dublin.
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Paimboeuf 29.10.
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Nakskov 7.11.
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. New York 29.10. til Antwerp.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.11.
m.s. *Brasilian Reefer* afg. Rio de Janeiro 5.11.
s.s. *Brasilien* afg. Neufahrwasser 30.10. til River Plate.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Calabar 4.11. til Lagos.
s.s. *Britta* pass. Dungeness 5.11.
s.s. *Broholm* afg. Collo 5.11. til Esbjerg.
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. St. Catherines Pt. 6.11. p. R. t. Hamborg.
s.s. *Brynhild* afg. Neufahrwasser 21.10. til Natal.

C

m.s. *California* afg. Rio 7.11. til Kbhvn.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Rotterdam 7.11. til Gøteborg hjg.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Rio de Janeiro 8.11.
s.s. *Carmen* afg. Liverpool 7.11.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Port Arthur 17.10.
s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 5.11. til Antwerpen.
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Mersina 25.10.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Cristobal 7.11.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Las Palmas 2.11. til Durban udg.
m.s. *Chr. Holm* ank. Caripito 8.11.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Wilmington 29.10.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Sorel 3.11.
s.s. *Christiansborg* ank. Burgas 2.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

8.11.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEW YORK.....	471,50	AMSTERDAM.....	258,35
BERLIN.....	188,60	STOCKHOLM.....	115,50
PARIS.....	12,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	79,75	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	107,00	PRAG.....	16,35
ROM.....	25,00	WARSAWA.....	89,15

s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Nørresundby 7.11.
 s.s. *Clara*, Jensen, afg. Boston Lines 4.11. til Drammen.
 m.s. *Columbia*, Bronér, ank. Kamaishi 3.11.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Beira 27.10. til Durban.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Cape Breton Island 29.10.

D

s.s. *Dagmar Clausen* ank. Aarhus 3.11.
 s.s. *Dagmar* ank. London 7.11.
 s.s. *Dagmar* afg. Marin 6.11.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Kbhvn. 6.11. til Gdynia.
 m.s. *Danmark* forv. ank. Rotterdam 21.11.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Manila 8.11. til Hongkong udg.
 s.s. *Delaware* afg. Sauda 29.10. til Baltimore.
 m.s. *Duala*, Larsen, pass. Mona 6.11. til Göteborg hjg.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Kuba 24.10.
 s.s. *Ebro* afg. Lissabon 1.11. til Kbhvn.
 s.s. *Edv. Nissen* afg. Tail of Bank 19.10. til U.S.A.
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Archangel 26.10.
 s.s. *Egholm* afg. Beyrouth 4.11. til Mersin.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Portland 6.11.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Dakar 21.10.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Portland 7.11.
 s.s. *Elisabeth* afg. Methil 25.10.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Antwerpen 31.10.
 s.s. *Ellen* afg. Danzig 2.11. til Southampton.
 s.s. *Ellensborg* ank. Danzig 7.11.
 s.s. *Else* ank. Varjakka 8.11.
 s.s. *Emanuel* afg. Gdynia 8.11. til Kotka.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Antwerpen 15.10.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Colombo 21.10.
 s.s. *Energi* afg. Kramfors 7.11. til Holmsund.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Danzig 7.11.
 s.s. *Enigheden* ank. Leningrad 6.11.
 s.s. *Erik Boye* pass. Hirtshals 1.11. vestg.
 s.s. *Erindring* oplagt.
 s.s. *Erna* afg. Algier 6.11.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, pass. Lizard 6.11. p. R. t. St. Thomas udg.
 s.s. *Ester* afg. Swansea 8.11.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Cardiff 31.10.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Aarhus 4.11.
 s.s. *Estrid* afg. Hamborg 28.10. til Barry.
 m.s. *Europe*, Rasmussen, ank. New Westminster 7.11. udg.

F

s.s. *Fano*, Korff, afg. Dieppe 5.11.
 m.s. *Fano* afg. Pernovik 6.11.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Vancouver 4.11. til San Francisco udg.
 s.s. *Finland* ank. Danzig 31.10.
 s.s. *Flynderborg* pass. Cape Finisterre 6.11.
 s.s. *Frankrig* afg. Danzig 30.10.
 s.s. *Fredensborg* afg. Albany 25.10.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Safi 6.11.
 s.s. *Freja* pass. Hammerhus 25.10. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Frida* afg. New York 4.11.
 s.s. *Frode* afg. New York 8.11. til Oslo.
 s.s. *Fylla* afg. Folkestone 31.10.

G

s.s. *Georgia* afg. Galveston 7.11. til New Orleans.
 s.s. *Gerd* afg. Baltimore 22.9. til Guanta.
 s.s. *Gerda* ank. Wisbech 6.11.
 s.s. *Gerda Toft* pass. Tranøy 8.11.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Philadelphia 2.11. til Baltimore & Yokohama.
 s.s. *Gorm* afg. Norfolk, Va. 1.11. til Miami, Fla.
 s.s. *Grete* afg. Cardiff 5.11.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Balboa 2.11.
 s.s. *Gronland*, Mortensen, afg. Lapaluoto 6.11. til Brussels C.
 s.s. *Gudena* afg. Goole 3.11. til Kbhvn.
 s.s. *Gudrun* ank. Sharpness 27.10.
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Philadelphia 3.11.
 s.s. *Gunkild* afg. Antwerpen 3.11. til Dublin.
 s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Dungeness 26.10. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 29.9.
 s.s. *Gyda* afg. Hull 3.11. til Oslo.

H

s.s. *H. H. Petersen* afg. Kemi 7.11. til Kbhvn.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Methil 6.11.
 s.s. *Halfdan* ank. Havre 7.11.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Liverpool 4.11. til Granton.
 s.s. *Hanne* afg. Aalborg 26.10. til Kbhvn.
 s.s. *Hans Broge* pass. Ushant 1.11.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Antwerpen 28.10.
 s.s. *Hans*, From, pass. Hammeren 9.11.
 s.s. *Harald* ank. Liverpool 4.11.
 s.s. *Harriet* pass. Gibraltar 7.11.
 s.s. *Helene* pass. Helsingør 5.11.
 s.s. *Helga* afg. Iquique 3.11.
 m.s. *Helvig* afg. Algiers 29.10. til Tel Aviv.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Corpus Christi 10.10. til Le Havre.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Wiborg 24.10. til Leningrad.
 m.s. *Herdís* afg. Las Palmas 4.11.
 s.s. *Hindsholm* ank. Nykøbing F. 8.11.
 m.s. *Hulda Mærsk* ank. Kbhvn. 3.11.
 s.s. *Hilde* ank. Danzig 2.11.
 s.s. *Holland* afg. Kbhvn. 2.11. til Danzig.
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 7.11.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Casablanca 8.11. til Rotterdam hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Lødingen 31.10. p. R. t. Preston.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Catania 31.11.
 s.s. *Inger Toft* afg. Barry 7.11.
 s.s. *Inger* pass. Pentland 8.11.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Gdynia 6.11.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Montreal 5.11.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Danzig 3.11. til Bordeaux.
 s.s. *Ivar* ank. Kbhvn. 29.10.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 6.11.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. St. John, N. B. 3.11.
 m.l. *Jane Mærsk* pass. Beachy Head 13.10. p. R. t. Tampico.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Penang 9.11. til Port Said hjg.
 s.s. *Jenny* pass. Dungeness 8.11.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. St. John 29.10.
 s.s. *Johanne* ank. Helsingfors 6.11.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Bordeaux 31.10. til Saffi.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 7.11.
 s.s. *Jonna* pass. Madeira 4.11.
 s.s. *Juliane* ank. Lorient 1.11.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Saigon 9.11. til Singapore udg.
 s.s. *Jutta* pass. Dungeness 7.11.
 s.s. *Jægersborg* pass. Skagen 7.11.
 s.s. *Jytte* afg. Blyth 19.10. til Kbhvn.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Gibraltar 4.11. p. R. t. St. Louis du Rhone.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. New York 31.10.
 s.s. *Karen Toft* afg. Danzig 2.11.
 s.s. *Karen* ank. Kiel 3.11.
 s.s. *Karla* afg. Dieppe 7.11.
 s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 8.11. til Manchester.
 m.l. *Katrine Mærsk* afg. Port Arthur 2.11. til Balboa.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Kemi 28.10. til Amsterdam.
 s.s. *Kentucky* afg. New York 25.10. til Oslo.
 s.s. *Kirsten* ank. Dublin 29.10.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Casablanca 30.11.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Bordeaux 3.11.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Esbjerg 3.11.
 s.s. *Knut* afg. Tunis 27.10. til Dubrovnik.
 s.s. *Kongea* ank. Aalborg 26.10.

L

s.s. *Laila* ank. Baltimore 5.11.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, pass. Guardafui 7.11. p. R. t. Aden hjg.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Gdynia 1.11. til Lagos.
 s.s. *Laura* afg. Buenos Aires 5.11.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. San Francisco 26.10. til Yawata.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Gravesend 4.11. til Batum.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Aalborg Værft.
 s.s. *Lilian* pass. Kbhvn. 5.11.
 s.s. *Lilleborg* afg. Ivigtut 2.11.
 s.s. *Lily* ank. Themsen 24.10.
 s.s. *Linda* afg. Dublin 8.11.
 s.s. *London*, Hausen, ank. Leningrad 30.10.
 s.s. *Lotta* ank. Aalborg 5.11.
 s.s. *Lotte* ank. Rendsburg 2.11.
 m.s. *Louisiana* ank. Bergen 7.11.
 m.s. *Lundby* forv. ank. Montreal 11.11. p. R. t. Port Alfred og New York.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Barrow 3.11.
 s.s. *Magnus* afg. Danzig 7.11. til Tallinn og Riga.
 s.s. *Maja* ank. Stettin 2.11.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Mona 6.11. p. R. t. Kbhvn. hjg.

s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Panama City 14.10.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Hongkong 28.10.
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. Ghent 31.10.
 s.s. *Margrete* afg. Bo'ness 31.10.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 6.11.
 s.s. *Marianne* afg. Korsør 31.10. til Kaskø.
 m.l. *Marie Mærsk* ank. Rotterdam 27.10.
 s.s. *Marie Toft* ank. Rouen 24.10.
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Bay of Fundy 27.10.
 s.s. *Marna* ank. Callao 6.11.
 m.s. *Marocco* afg. Catania 7.11. til Messina.
 s.s. *Martin Carl*, Rasmussen, afg. Hamburg 15.10.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Ushant 31.10.
 s.s. *Marx* ank. Ymuiden 3.11.
 s.s. *Maryland* ank. Kbhvn. 30.10.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. London 4.11. til Antwerpen.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Colombo 5.11. til Penang udg.
 s.s. *Mercur* afg. Aarhus 27.10. til Lübeck.
 s.s. *Mette* ank. Aalborg 24.9.
 s.s. *Michael Jebesen* afg. Singapore 16.9. til Swatow.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 30.10. til Bordeaux.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Torneå 4.11.
 s.s. *Najaden* ank. Toppila 7.11.
 s.s. *Nancy* afg. Rotterdam 7.11.
 s.s. *Nerna* pass. Gibraltar 8.11.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Savannah 29.10.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Cristobal 20.10.
 s.s. *Niels R. Finsen* ventes ank. Antwerpen 8.11.
 s.s. *Niobe* ank. Partington 5.11.
 s.s. *Nevada* afg. Bahia 6.11. til Madeira.
 s.s. *Norco* afg. Danzig 2.11. til Antwerpen.
 m.s. *Nordbo* ank. Newport 4.11.
 s.s. *Nordborg* ank. Baltimore 6.11.
 s.s. *Nordby* ank. Fredericia 3.11.
 m.s. *Norden* ank. Cristobal 21.10. p. R. t. Yokohama.
 m.s. *Nordfarer* ank. Montevideo 27.10. p. R. t. Buenos Aires.
 m.s. *Nordhavet* ank. Dakar 29.10. p. R. t. Buenos Aires.
 m.s. *Nordhval* afg. Tacoma 15.10. til Yokohama.
 m.s. *Nordkap* afg. Jacksonville 3.11. til New York.
 s.s. *Nordlys* ank. Hull 13.10.
 m.s. *Nordpol* afg. Saigon 27.10. til Yokohama.
 m.s. *Nordvest* ank. Mormugao 28.10.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. St. John N.B. 16.10. til Buenos Aires.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 8.11.
 s.s. *Olaf* ank. Grimsby 3.11.
 s.s. *Olga* ank. Thisted 29.10.
 m.s. *Olga S.* ank. Hull 8.11.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. London 4.11.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. afg. Montreal 7.11.
 m.s. *Oregon* afg. Buenos Aires 7.11. til Santos.
 s.s. *Orion* ank. Vejle 1.11.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Onega 22.10. til Marseilles.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Quebec 2.11.
 s.s. *Ove Toft* afg. Cardiff 7.11.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Parsboro' 31.10.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Kuba 22.10.
 m.s. *Panama*, Paulsen, pass. Vlissingen 8.11. p. R. t. Oslo udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 6.11.
 s.s. *Paula* ank. Rouen 5.11.
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Port Said 30.10. til Marseille hjg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Philadelphia 4.11.
 s.s. *Pia* pass. Brunsbüttel 7.11.
 s.s. *Polly* ank. Svendborg 29.10.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Malmø 7.11.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Vlissingen 27.10. til Alexandria.
 s.s. *Randa* afg. Gdynia 7.11.
 s.s. *Riga* ank. Cardiff 4.11.
 s.s. *Rignor* lossen i Kbhvn. fra Ymuiden 1.11.
 s.s. *Rikke* afg. Baltimore 19.10. til Hamburg.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Archangel 27.10.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 6.11.
 s.s. *Robert* afg. Gdynia 2.11. til Yxpila.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. London 23.10.
 s.s. *Rosenborg* ank. Aalborg 6.11.

S

s.s. *Saga* afg. Drammen 8.11. til Horsens.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. New Yrk 29.9.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Bremen 6.11.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Vejle 5.11.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Danzig 5.11.
 s.s. *Sejra*, Theilman-Thomsen, afg. New York 24.10.
 m.s. *Selandia*, Væring, ank. Antwerpen 9.11. udg.
 s.s. *Selma* afg. Preston 7.11.
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 2.11.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Kbhvn. 9.11.
 s.s. *Sicilien* ank. Alexandria 5.11.
 s.s. *Signe* pass. Dover 21.10.
 s.s. *Sigrid* afg. Kbhvn. 3.11. til Leningrad.
 s.s. *Sigrun* ank. Danzig 7.11.
 s.s. *Silkeborg* ank. Ostende 3.11.
 s.s. *Skaune*, Kyhn, ank. Kotka 6.11.
 s.s. *Skagerak* afg. Gravesend 4.11. til Tyne.
 s.s. *Skagerak* ank. Gravelines 4.11.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Rotterdam 12.11.
 s.s. *Skjold* afg. Kbhvn. 8.11. til Dunkirk.
 s.s. *Skodsborg* pass. Kbhvn. 4.11.
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 8.11. til Gdynia og Danzig.
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Kbhvn. 2.11. til Portland, Me.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. London 3.11.
 s.s. *Sophie* ank. Libau 28.10.
 s.s. *Stadion II* ank. Stettin 6.11.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Key West 4.11.
 s.s. *Stella* pass. Gibraltar 5.11.
 m.s. *Stensby* afg. Port Alberni 25.10. til Taku Bar.
 m.s. *Stjerneborg* ank. New Westminster 3.11.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Vilvorde 4.11.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Skagen 27.10. vestg.
 s.s. *Svanhild* afg. Gøteborg 19.10. til Portland, Me.
 s.s. *Svanholm* afg. Tunis 6.11. til Marseilles.
 s.s. *Svava* ank. Kolding 6.11.
 s.s. *Svend Pii* afg. Bathurst 1.11.
 s.s. *Soborg* ank. Bilbao 7.11.

T

s.s. *Taarholm* afg. Swansea 8.11. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 21.10.
 s.s. *Tanja* ank. Hottentau 9.11.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Francisco 5.11.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Ballen 9.11. til Danzig.
 s.s. *Tekla* pass. Skagen 23.10. p. R. t. La Rochelle.
 s.s. *Tennessee* ank. Kbhvn. 7.11.
 m.s. *Thyra S.* afg. Las Palmas 28.10.
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 7.11.
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Nysted 9.11.
 s.s. *Tove* ank. Kbhvn. 31.10.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Prinzipolka 9.10.
 s.s. *Transporter* afg. Odense 26.10. til Grangemouth.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Tyne 8.11. til Danmark.
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 8.11. til Stettin.
 s.s. *Tula* ank. Kbhvn. 3.11.
 m.s. *Tunis* ank. Kbhvn. 4.11.
 m.s. *Tureby* ank. Santos 5.11. p. R. t. Buenos Aires, Rosario, Santa Fe og New York.

U

s.s. *Uffe* afg. Leningrad 1.11. til Leith.
 s.s. *Ulla* afg. Dartmouth 4.11.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Dunnet Head 25.10.
 s.s. *Uranienborg* afg. Norfolk 5.11.

V

s.s. *Valborg* ank. Ghent 2.11.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Kbhvn. 7.11. til Stettin.
 s.s. *Venus* afg. Demerara 29.10. til Port Alfred.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Archangel 28.10.
 s.s. *Viborg* ank. Gdynia 7.11.
 s.s. *Viola* pass. Beachy Hd. 13.10. p. R. t. Amerika.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 15.10. til River Plate.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. Capetown 7.11.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Ushant 3.11.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Methil 4.11. til Flensburg.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 8.11. til Aalborg og Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Rochefort 2.11.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

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 » »

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassrettere
Forlang ill. Katalog

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)

HAMMERENSGADE 8 · KØBENHAVN K · TLF.: C. 7808

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"

KØBENHAVN

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

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

N. P. Winding (Forh. Skibsfører)
anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til
Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,
Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod

M. B. COHIN

TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.

TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie - H & W Dæklak

»Rensoline»

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
Amager 1483.



Det populære
Pilsner

TUBORG LAGER ØL
TUBORG PILSNER

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

ROTTERDAM

Telephones:
24880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

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

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 9. November 1938.

Nr. 45.

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

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

I. Østersøen.

3183. Danmark. Bornholm. Dueodde S.-lige Fyr. Oplysning om Sireners Pladser.
a. Den W.-lige Sirenes Plads er 430 m $149\frac{1}{2}^{\circ}$ fra Dueodde S.-lige Fyr.
b. Den E.-lige Sirenes Plads er 860 m $70\frac{1}{2}^{\circ}$ fra Dueodde S.-lige Fyr.
Dueodde S.-lige Fyr: $54^{\circ} 59' 32''$ N. $15^{\circ} 04' 43''$ E.
(E. f. S. Nr. 43/3111 1938. Fyr-Port. Nr. 496.)
3084. (T). Sverige. Kalmar—Färjestaden. Midlertidigt Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 44/2997. Stockholm 1938.)
En Stage med Tvertræ er for Vinterperioden udlagt paa $56^{\circ} 38',_{90}$ N. $16^{\circ} 26',_{88}$
E. Stagen inddrages i Foraaret 1939 uden nærmere Meddelelse.
3185. (T). Sverige. Öregrundsgropen. Gropen Fyrskib ombyttet.
(U. f. s. Nr. 44/2994. Stockholm 1938.)
Fyrskibet *Gropen* paa c. $60^{\circ} 28'$ N. $18^{\circ} 18'$ E. er for Vinterperioden ombyttet med et Reservfyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandret.
3186. Sverige. Bottniska Bugt. Västra Banken Fyrskib gonudlagt.
(U. f. s. Nr. 44/2993. Stockholm 1938.)
Fyrskibet *Västra Banken* paa c. $60^{\circ} 54'$ N. $17^{\circ} 56'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 40/2854 1938.)
3187. Finland. Finske Bugt. Orrergrund. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 30/809 og 30/810. Helsingfors 1938.)
a. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa $60^{\circ} 17' 14''$ N. $26^{\circ} 25' 58''$ E.
b. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa $60^{\circ} 17' 13''$ N. $26^{\circ} 25' 54''$ E.
c. Hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $60^{\circ} 17' 37''$ N. $26^{\circ} 26' 36''$ E. er inddraget.
d. Sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $60^{\circ} 17' 37''$ N. $26^{\circ} 26' 24''$ E. er inddraget.

3188. Finland. Finske Bugt. Orrergrund Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 30/811. Helsingfors 1938.)

Lysvinklerne i *Orrergrund Fyr* paa $60^{\circ} 16' 28''$ N. $26^{\circ} 26' 08''$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra c. 288° til c. 339° . | 4. Grønt i Pej. fra c. 82° til c. 162° . |
| 2. Hvidt i — - c. 339° - c. 352° . | 5. Hvidt i — - c. 162° - c. 170° . |
| 3. Rødt i — - c. 352° - c. 82° . | 6. Rødt i — - c. 170° - c. 239° . |

Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 277.)

3189. Finland. Finske Bugt. Kotka. Dybde i Løb. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 30/807 og 30/808. Helsingfors 1938.)

1. Løbet til *Sunila* Havn er oprenset til en Dybde af $7,0$ m ved Middelvandstand og afmærket, som følger:

- En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa $60^{\circ} 29' 03''$ N. $26^{\circ} 57' 21''$ E.
- En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $60^{\circ} 29' 04''$ N. $26^{\circ} 57' 08''$ E.
- En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa $60^{\circ} 29' 11''$ N. $26^{\circ} 57' 11''$ E.
- En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $60^{\circ} 29' 12''$ N. $26^{\circ} 56' 57''$ E.
- En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $60^{\circ} 29' 18''$ N. $26^{\circ} 56' 51''$ E.

2. Rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa $60^{\circ} 29' 18''$ N. $26^{\circ} 56' 51''$ E. er inddraget.**3190. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Sømærke udlagt.**

(U. f. s. Nr. 30/805. Helsingfors 1938.)

En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa $60^{\circ} 29' 26''$ N. $27^{\circ} 44' 31''$ E.**3191. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Ryöholma (Rödholm). Oplysning om Fyr.**

(U. f. s. Nr. 30/804. Helsingfors 1938.)

Den firkantede Fyrlanterne paa *Ryöholma* Fyr paa $60^{\circ} 29' 40''$ N. $27^{\circ} 54' 00''$ E. er ombyttet med en hvidmalet, rund Fyrlanterne. — Iøvrigt uforandret.**3192. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Sassnitz. Vrag.**

(N. f. S. Nr. 44/4777. Berlin 1938.)

Et med Sten lastet Fartøj, hvorover Dybden er under 2 m, ligger sunket paa c. $54^{\circ} 30'$ N. $13^{\circ} 38'$ E., ved E.-Molen. En Vraglystønde med N.-Topbetegnelse, og som viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink 1^s , Mørke 2^s , Blink 1^s , Mørke 2^s , Blink 1^s , Mørke 8^s , afmærker Vraget.**3193. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Tønder inddraget. Lystønder udlægges.**

(N. f. S. Nr. 44/4676. Berlin 1938.)

1. Under Henviisning til E. f. S. Nr. 42/2988 1938 meddeles, at de to deri nævnte graa Spidstønder er inddraget.

(P) 2. Antagelig i December d. A. udlægges paa $54^{\circ} 02' 07''$ N. $11^{\circ} 01' 42''$ E. en Lystønde og paa $54^{\circ} 02' 31''$ N. $11^{\circ} 05' 02''$ E. en Lys- og Fløjtetønde.

(E. f. S. Nr. 42/2988 1938. Kort Nr. 292, 279 og 280.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**3194. Danmark. Sundet. Revshaleø E. Luftmarinestationen. Tønde udlagt.**Under Henviisning til E. f. S. Nr. 42/3040 1938 meddeles, at der i Skæringspunktet mellem N.- og E.-Grænsen for det spærrede Omraade paa $55^{\circ} 41' 43''$ N. $12^{\circ} 37' 49''$ E. i 9 m Vand er udlagt en hvid Spidstønde med lodrette blaa Striber, der danner et Kors over Tøndens Top.

(E. f. S. Nr. 42/3040 1938. Kort. Nr. 303. 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 76 og 275.)

- 3195. Sverige. Sundet. Lomma Bugt. Losseplads afmærket.**
 (U. f. s. Nr. 44/3007. Stockholm 1938.)
 Som Afmærkning for Lossepladsen N. for *Malmö* er følgende Sømærker udlagt:
 a. En hvid Stage med oval Topbetegnelse paa c. $55^{\circ} 39'_{,2}$ N. $13^{\circ} 01'_{,3}$ E., ved NW.-Hjørnet.
 b. En grøn Stage med oval Topbetegnelse paa c. $55^{\circ} 39'_{,1}$ N. $13^{\circ} 01'_{,9}$ E., ved NE.-Hjørnet.
 c. En grøn Stage paa c. $55^{\circ} 38'_{,8}$ N. $13^{\circ} 01'_{,5}$ E., ved SE.-Hjørnet.
 Mindste Dybde i det afmærkede Omraade vil blive 4 m ved Middelvandstand.
 (Kort Nr. 249 og 210.)
- 3196. Sverige. Sundet. Flinterønden. Kalkgrundet Fyrskib genudlagt.**
 (U. f. s. Nr. 44/3006. Stockholm 1938.)
 Fyrskibet *Kalkgrundet* paa c. $55^{\circ} 37'$ N. $12^{\circ} 53'$ E. er atter udlagt paa Station.
 (E. f. S. Nr. 33/2403 1938.)
 (Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3197. (T). Danmark. Limfjorden. Kaas Bredning. Jegind Tap. Vrag.**
 Vraget af Motorjagten *Marie*, hvorfra Masten rager c. 10 m over Vandet, ligger sunket i 6 m Vand paa c. $56^{\circ} 38'_{,1}$ N. $8^{\circ} 39'_{,2}$ E., c. 1 Sm N. t. W. $\frac{1}{2}$ W. for den hvide Stage med 2 Halmviske *Jegind Tap*. Vraget afmærkes om Natten med en klar Lanterne, der ophænges paa Masten.
- 3198. Danmark. Limfjorden. Vilsund. Bro under Bygning. Advarsel.**
 Ved den over *Vilsund* under Bygning værende Bro vil Bropillerne, efterhaanden som de bliver placeret i Sejlløbet, om Natten blive afmærket med en klar Lanterne.
 En Sænkekasse, som om kort Tid vil blive henlagt for Viderebygning S. for Færgenavnen i *Vilsund W.*, vil tillige med de til denne hørende Ankerpontoner ligeledes blive afmærkede med klare Lanterner.
 Der vil blive arbejdet med en Rambuksflaade beliggende med Sidefortøjninger. Naar denne ligger i Sejlløbet, vil den være afmærket Dag og Nat i Henhold til „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ § 5 (se Havnelods, Side 7).
 c. $56^{\circ} 53'_{,1}$ N. $8^{\circ} 38'_{,0}$ E.
 (Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 470. Havnelods, Side 205.)
- 3199. Danmark. Limfjorden. Vilsund Færgepynt. Sømærke inddraget.**
 Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Vilsund Færgepynt*, paa $56^{\circ} 53'$ ($06''$) N. $8^{\circ} 38'$ ($12''$) E. er permanent inddraget.
 (Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 470. Tillæg Nr. 3, Side 68. Søm.-Fort. Side 64, Nr. 29.)
- 3200. Sverige. Skagerrak. Graverne södra og Graverne norra Fyr forandret.**
 (U. f. s. Nr. 44/3009. Stockholm 1938.)
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/1213 1938 meddeles, at de deri nævnte Forandringer af Fyrene *Graverne södra* paa c. $58^{\circ} 21'_{,4}$ N. $11^{\circ} 15'_{,0}$ E. og *Graverne norra* paa c. $58^{\circ} 21'_{,5}$ N. $11^{\circ} 15'_{,1}$ E. nu er udført. Synsvidden for *Graverne norra* Fyr er 16 Sm.
 (E. f. S. Nr. 16/1213 og 42/3002 1938. Kort Nr. 236.)
 (Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3201. Rusland. Hvide Hav. Nijne Vzglave Point. Fyr forandret.**
 (N. t. M. Nr. 2322. London 1938.)
 Fyret paa c. $66^{\circ} 32'$ N. $44^{\circ} 27'$ E. er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 3 s.

- 3202. Rusland. Murmanskoe Sea. Kildin Island. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2323. London 1938.)
Fyret paa c. 69° 19' N. 34° 22' E., tæt E. for *Mogilni Point*, er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3203. Norge. Gimsøystrommen. Bratholmbæen. Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1938.)
Paa 68° 15' 31" N. 14° 15' 22" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Synsvidde: 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 273° til 281°. | 5. Hvidt i Pej. fra 41° til 79°. |
| 2. Rødt i — - 281° - 335°. | 6. Grønt i — - 79° - 200°. |
| 3. Grønt i — - 335° - 358°. | 7. Hvidt i — - 200° - 205°. |
| 4. Rødt i — - 358° - 41°. | 8. Rødt i — - 205° - 217°. |
- Brændetid: 12. August—24. April.
- 3204. Norge. Lyngvær. Store Lyseø. Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1938.)
Paa 68° 12' 52" N. 14° 11' 05" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink c. hver 5^s, Blink 1^s, Mærke 4^s. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 11,3 Sm for hvidt, 8,0 Sm for rødt og 6,5 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 274° til 290°. | 6. Hvidt i Pej. fra 13° til 17°. |
| 2. Hvidt i — - 290° - 311°. | 7. Grønt i — - 17° - 147°. |
| 3. Rødt i — - 311° - 351°. | 8. Hvidt i — - 147° - 183°. |
| 4. Grønt i — - 351° - 3°. | 9. Rødt i — - 183° - 198°. |
| 5. Rødt i — - 3° - 13°. | |
- Brændetid: 12. August—24. April.
- 3205. Norge. Sognefjorden. Meisenæs. Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1938.)
Paa 61° 08' 26" N. 6° 55' 57" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s, Blink 0,5^s, Mærke 4,5^s. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 5,5 Sm. Fyrlanterne paa et lille Træhus. Fyret lyser hele Horisonten rundt, men er fra Søen kun synlig i Pejlinger fra 344° til 193°.
Brændetid: 19. Juli—18. Maj.
- 3206. Norge. Sognefjorden. Nøkkanes. Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1938.)
Paa 61° 10' 42" N. 6° 51' 32" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde: 9,3 m. Synsvidde: 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 303° til 327°. | 4. Hvidt i Pej. fra 60° til 92°. |
| 2. Hvidt i — - 327° - 344°. | 5. Rødt i — - 92° - 111°. |
| 3. Rødt i — - 344° - 60°. | 6. Grønt i — - 111° - 169°. |
- Brændetid: 19. Juli—18. Maj.
- 3207. Norge. Rogaland. Sogndalsfjorden. Skipsløpskjær. Baake nedlagt.**
(E. f. S. Nr. 20/1426. Oslo 1938.)
Jernbaaken paa W.-lige *Skipsløbskjær* paa 58° 19' 04" N. 4° 16' 45" E., ved Indløbet til *Sogndalsstranden*, er nedlagt.
- 3208. Danmark. Bovbjerg Fyr. Fyr lyser atter normalt.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 34/2520 1938 meddeles, at de deri omtalte Forsøg med *Bovbjerg Fyr* paa c. 56° 31' N. 8° 07' E. er afsluttet, og at Fyret atter lyser normalt.
(E. f. S. Nr. 34/2520 1938.)

- 3209. Holland. Friesche Zøegat. Engelsmanplaat. Fyr atter tændt.**
(B. a. Z. Nr. 253/3220. 's-Gravenhage 1938.)
Det røde og hvide, faste Fyr paa c. $53^{\circ} 27',_5$ N. $6^{\circ} 03',_5$ E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 35/2553 1938.)
- 3210. (T). Belgien. Dyck Lystønde midlertidig inddraget.**
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 3. November 1938.)
Den røde Lystønde *Dyck* paa $51^{\circ} 21' 30''$ N. $2^{\circ} 30' 25''$ E. er midlertidig inddraget.
- 3211. England. Lowestoft. Oplysning om Dybder.**
(N. t. M. Nr. 2366. London 1938.)
Følgende Dybder er fundet:
- | | | | | | | | | | |
|----|-----|---|-------|----|---------------|-----|------------------|-------|-----------|
| a. | 3,7 | m | 0,635 | Sm | 140° | fra | <i>Lowestoft</i> | hvide | Blinkfyr. |
| b. | 3,1 | m | 0,78 | Sm | 136° | - | --- | --- | --- |
| c. | 3,1 | m | 0,86 | Sm | 130° | - | --- | --- | --- |
| d. | 2,1 | m | 0,985 | Sm | 130° | - | --- | --- | --- |
| e. | 2,1 | m | 1,02 | Sm | 137° | - | --- | --- | --- |
| f. | 2,7 | m | 1,13 | Sm | 135° | - | --- | --- | --- |
| g. | 3,1 | m | 1,18 | Sm | 143° | - | --- | --- | --- |
| h. | 3,1 | m | 1,175 | Sm | 148° | - | --- | --- | --- |
- Lowestoft* hvide Blinkfyr: c. $52^{\circ} 29'$ N. $1^{\circ} 45'$ E.
- 3212. England. Newarp Fyrskib genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 2341. London 1938.)
Fyrskibet *Newarp* paa c. $52^{\circ} 47'$ N. $1^{\circ} 53'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 30/2241 1938.)

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

- 3213. England S.-Kyst. Spithead. Lys- og Klokketønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2306. London 1938.)
En sort- og hvidmalet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s , er udlagt paa c. $50^{\circ} 45'$ N. $1^{\circ} 06'$ W., 0,9 Sm 337° fra *No Mans Fort* Fyr.
- 3214. Irske Hav. Isle of Man. Douglas Head. Oplysning om Taagesignaler.**
(N. t. M. Nr. 2367. London 1938.)
Omkring den 15. November d. A. forandres nedennævnte Taagesignaler, som følger:
1. Taagesirenen ved *Douglas Head* Fyr paa c. $54^{\circ} 09'$ N. $4^{\circ} 28'$ W. erstattes med en Diafon, der giver Et-Stød hver 20^s .
2. Taagesignalet paa *Victoria Pier*, c. 0,25 Sm N. for (1) forandres til To-Stød hver 40^s .

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 3215. Frankrig. Chenal du Four. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 2349. London 1938.)
Lys- og Klokketønden paa c. $48^{\circ} 25'$ N. $4^{\circ} 49'$ W. er ombyttet med en almindelig Lystønde med samme Fyrkarakter.
- 3216. Portugal. Cape Roca. Oplysning om Taagesignal.**
(N. t. M. Nr. 2372. London 1938.)
Taagesirenen ved *Cape Roca* Fyr paa c. $38^{\circ} 47'$ N. $9^{\circ} 30'$ W. er erstattet med en Diafon, der giver Et-Stød hver 20^s .

- 3217. Newfoundland. Little Fogo Islands. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2306. London 1938.)
Little Fogo Islands Fyr paa c. 49° 49' N. 54° 05' W. er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 2½^s.
(E. f. S. Nr. 37/2921 1937.)
- 3218. Newfoundland. Long Island. Southern Head. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2306. London 1938.)
Southern Head Fyr paa c. 49° 36' N. 55° 34' W. er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 7½^s.
(E. f. S. Nr. 37/2922 1937.)
- 3219. Newfoundland. Paquet Harbour. Cape Brulé. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2305. London 1938.)
Fyret paa c. 49° 58' N. 55° 51' W. er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s.
(E. f. S. Nr. 37/2923 1937.)
- 3220. Newfoundland. Cape Fox. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2306. London 1938.)
Cape Fox Fyr paa c. 50° 51' N. 55° 54' W. er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 59 m. Synsvide: 13 Sm.
(E. f. S. Nr. 37/2924 1937.)
- 3221. Newfoundland. Partridge Point. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2305. London 1938.)
Partridge Point Fyr paa c. 50° 10' N. 56° 09' W. er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s.
(E. f. S. Nr. 37/2925 1937.)
- 3222. Newfoundland. Catalina Harbour. Lys- og Fløjtetønde flyttet.**
(N. t. M. Nr. 42/2916. Washington 1938.)
Catalina Harbour Entrance Lys- og Fløjtetønde er flyttet saaledes, at den nu ligger c. 1465 m 82° fra *Green Island* Fyr.
c. 48° 30' N. 53° 02' W.
- 3223. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Quoddy Roads. Lubec Channel. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 43/2989. Washington 1938.)
Lubec Channel Fyr paa c. 44° 51' N. 66° 59' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 9^s.
- 3224. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Jericho Bugt. Heron Island S. Dybde paa Grund.**
(N. t. M. Nr. 42/2920. Washington 1938.)
Dybden paa den i Kortet angivne 8,5 m Grund paa 44° 05' (08") N. 68° 28' (36") W., c. 1100 m 178° fra *Heron Island Point Ledge*, er kun 5,1 m.
- 3225. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bugt. Burnt Coat Island N. Skær.**
(N. t. M. Nr. 42/2921. Washington 1938.)
Et Skær med en mindste Dybde af 0,9 m er fundet paa 43° 45' 32" N. 69° 52' 04" W., 256 m 82° fra NE.-Pynten af *North Blacksnake Island*.
- 3226. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Fishers Island Sound. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**
(N. t. M. Nr. 42/2925. Washington 1938.)
Taagesignalet ved *North Dumpling* Fyr paa c. 41° 17' N. 72° 01' W. er indtil videre ude af Virksomhed.

- 3227. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. New Haven Harbour. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**
(N. t. M. Nr. 42/2926. Washington 1938.)
Taagesignalet ved *Sandy Point* Bølgebryder Fyr paa c. 41° 16' N. 72° 55' W. er indtil videre ude af Virksomhed.
- 3228. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Stratford Shoals S. Lys- og Klokketønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2255. London 1938.)
En rød Lys- og Klokketønde, der viser rødt Et-Blink hver 2^s, er udlagt paa c. 41° 03' N. 73° 06' W., 0,55 Sm 190° fra *Stratford Shoals* Fyr.
Spidstønde „No. 2“ tæt N. for ovennævnte Plads er permanent inddraget.
- 3229. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore Harbour Andvning. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 42/2929. Washington 1938.)
Klokketønden *Ferry 2* paa c. 39° 09' N. 76° 21' W. er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s.
- 3230. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Oregon Inlet. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 43/2999. Washington 1938.)
Oregon Inlet Fløjtetønde er ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde „No. 2“, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Tønden er udlagt i 13,4 m Vand paa c. 35° 47' N. 75° 30' W., 3,46 Sm 125° fra *Bodie Island* Fyr.
(E. f. S. Nr. 38/2749 1938.)
- 3231. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Deephead Swash. Luftfyrtændt.**
(N. t. M. Nr. 2310. London 1938.)
Paa c. 33° 44' N. 78° 50' W., 16,4 Sm 242° fra *Little River Inlet* Fyr, er paa Taget af et Hotel tændt et Luftfyrt, der viser rødt Et-Blink hver 30^s. Flammens Højde: 48 m.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**
- 3232. Colombia. S. Marta. Morro Grande Fyr forandret.**
(B. a. Z. Nr. 252/3212. 's-Gravenhage 1938.)
Morro Grande Fyr paa c. 11° 16' N. 74° 15' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 11^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 7^s. Lysevnen er forøget. Iøvrigt uforandret.
- 3233. Trinidad. Herine (Erin) Bugt. Skær.**
(N. t. M. Nr. 2363. London 1938.)
Et Skær med under 1,8 m Vand er fundet paa c. 10° 04' N. 61° 42' W., 1,14 Sm 44° fra den lille, vulkanske Ø paa *Dispatch Reef*.
- 3234. Uruguay. Rio de la Plata. Montevideo. Tønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2318. London 1938.)
En sort Spidstønde er udlagt paa 34° 53' (00") S. 56° 13' (40") W., 1,61 Sm 79° fra *El Cerro* Fyr.
- 3235. Argentina. Rio de la Plata. Barra del Farallon. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2317. London 1938.)
En sort Lystønde mærket „K. M. 37,5“, og som viser hvidt, fast Lys, er udlagt paa c. 34° 39' S. 57° 58' W., 10,3 Sm 194½° fra *Farallon Island* Gruppe-Blinkfyrt.

- 3236. Argentina. Rio de la Plata. Isla Martin Garcia E. Tønder udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2317. London 1938.)
a. En sort- og hvidmalet Spidstønde „K. M. 99“ er udlagt 1,58 Sm 56° fra *Isla Martin Garcia* Gruppe-Blinkfyrr.
b. En sort- og hvidmalet Stumptønde „K. M. 99,4“ er udlagt 1,22 Sm 50° fra det i (a) nævnte Fyr.
c. 34° 10' S. 58° 14' W.
- 3237. Ecuador. Manglar Alto Fyr atter tændt.**
(N. t. M. Nr. 2296. London 1938.)
Manglar Alto hvide Blinkfyrr paa c. 1° 50' S. 80° 44' W. er atter tændt. Synsvidden er forøget fra 14 til 18 Sm.
(E. f. S. Nr. 39/3101 1937.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 3238. Italien W.-Kyst. Africa Rock. Yderligere Oplysning om rapporteret Banke.**
(N. t. M. Nr. 2314. London 1938.)
Nedennævnte Dybder er fundet paa de vedføjede Pladser i Forhold til *Africa Rock* Fyr, der er beliggende paa c. 42° 21' N. 10° 04' E.:
a. 144,6 m 8,4 Sm 173½° fra *Africa Rock* Fyr.
b. 111,6 m 9,1 Sm 171° - - - -
c. 100,6 m 10,0 Sm 169° - - - -
d. 89,6 m 10,75 Sm 168° - - - -
(E. f. S. Nr. 24/1826 1938.)
- 3239. Sicilien. Porto di Reggio. Lystønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2373. London 1938.)
Lystønden med rødt Et-Blink paa c. 38° 07¼' N. 15° 39½' E., c. 0,05 Sm E. for det grønne Fyr med Formærkelser paa Molehovedet, er permanent inddraget.
- 3240. Malta. Dellimara Point. Fyr lyser atter normalt.**
(N. t. M. Nr. 2315. London 1938.)
Dellimara Point Fyr paa c. 35° 49' N. 14° 34' E. lyser atter med normal Fyr-karakter.
(E. f. S. Nr. 33/2452 1938.)
- 3241. Italien S.-Kyst. Port Crotono. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 2357. London 1938.)
Gruppe-Blinkfyret paa c. 39° 04½' N. 17° 08½' E., paa S.-Enden af Bølgebryderen, har en Synsvidde af 12 Sm for hvidt og 5 Sm for grønt Lys.
- 3242. Italien E.-Kyst. Port Malamocco Anduvning. Tønder inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2358. London 1938.)
De to røde Spidstønder med Ballon henholdsvis 0,94 Sm 49° og 3,12 Sm 49° fra det grønne Blinkfyrr paa *Malamocco* N.-lige Bølgebryder, der er beliggende paa c. 45° 20' N. 12° 21' E., er permanent inddraget.
- 3243. (P). Grækenland. Eubøa. Aghia Marina Point. Fyr tændes.**
(A. a. N. Nr. 98(29). Athen 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa *Aghia Marina Point* paa 38° 11' 40" N. 24° 04' 50" E. et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 7½". Synsvidde: 9 Sm.

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

- 3244. Røde Hav E.-Kyst. Jidda Anduvning. Baake genopført.**
(N. t. M. Nr. 2302. London 1938.)
Baaken paa *Mismari Reef* paa $21^{\circ} 19' (30'')$ N. $39^{\circ} 02' 00''$ E. er genopført. Baaken bestaar af et 15 m højt Jernstativ med rød Kurvetopbetegnelse paa et Betonfundament.
(E. f. S. Nr. 41/2961 1938.)
- 3245. Afrika E.-Kyst. Zanzibar Anduvning. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2374. London 1938.)
En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s , er udlagt paa $6^{\circ} 20' (25'')$ S. $39^{\circ} 10' (20'')$ E., ved NE.-Siden af *Ariadne Bank* og $6,43$ Sm 262° fra Toppen af *Nguruwe Island*.
- 3246. Madagascar E.-Kyst. Fénérico. Grund.**
(N. t. M. Nr. 2331. London 1938.)
En Grund med $4,6$ m Vand er fundet paa c. $17^{\circ} 21'$ S. $49^{\circ} 26'$ E., $1,73$ E., $1,73$ Sm 55° fra *Pointe du Nouvel Hôpital Fyr*.
- 3247. Forindien W.-Kyst. Malabar Kysten. Muttum Point. Oplysning om Fyr**
(N. t. M. Nr. 2359. London 1938.)
Muttum Point Fyr paa c. $8^{\circ} 07'$ N. $77^{\circ} 19'$ E. er nu synligt i Pejlinger fra 285° til 115° .
- 3248. Ceylon N.-Kyst. Karaitivu NW. Oplysning om Dybder.**
(N. t. M. Nr. 2375. London 1938.)
Nedennævnte Dybder er fundet, som følger:
- | | | |
|----|--------------------------------|--------------------------|
| a. | $6,9$ m $7,9$ Sm 286° | fra <i>Kovilam Fyr</i> . |
| b. | $4,1$ m $4,8$ Sm 292° | - - - |
| c. | $5,5$ m $4,6$ Sm 295° | - - - |
| d. | $4,1$ m $5,5$ Sm 296° | - - - |
| e. | $6,9$ m $5,7$ Sm 300° | - - - |
| f. | $5,6$ m $3,4$ Sm 302° | - - - |
| g. | $6,4$ m $5,7$ Sm 318° | - - - |
| h. | $6,9$ m $5,2$ Sm 319° | - - - |
| i. | $6,9$ m $4,6$ Sm 332° | - - - |
- Kovilam Fyr*: c. $9^{\circ} 46'$ N. $79^{\circ} 52'$ E.
- 3249. (T). Bengalske Bugt. Birma. Krishna Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(N. t. M. Nr. 2376. London 1938.)
Omkring den 15. November d. A. ombyttes uden nærmere Meddelelse *Krishna Fyrskib* paa c. $15^{\circ} 31'$ N. $95^{\circ} 37'$ E. for et Tidsrum af c. 2 Maaneder med et Reservefyrskib med samme Fyrkarakter og et hvidt Blinkfyr som Ankerlanterne. Taagesignal afgives med Klokke, Et-Slag hver 30^s . Reservefyrskibet er rødmalet og har et Fyrtaarn midtskibs.

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

- 3250. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Madoera S.-Kyst. Lystønde udlagt.**
(B. a. Z. Nr. 252/3217. 's-Gravenhage 1938.)
En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s , er udlagt paa $7^{\circ} 18' 06''$ S. $113^{\circ} 41' 06''$ E., 4 Sm 249° fra *Goentoerref*.
- 3251. Sunda Øerne. Borneo W.-Kyst. Tambelan Island. Tambelan Bugt. Baake forsvundet.**
(B. a. Z. Nr. 253/3231. 's-Gravenhage 1938.)
Stangbaaken med Ballon W. for *T'g. Sadap* paa c. $0^{\circ} 58',3$ N. $107^{\circ} 33',2$ E. er forsvundet.

Tillæg.

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

3252. (P). Danmark. Sundet. København. Kalkbrænderihavn Ledefyr. Forfyr forandres.

Den 1. December d. A. eller snarest derefter forandres Forfyrene til *Kalkbrænderihavn Ledefyr*, som følger:

1. *Kalkbrænderihavn SE.-lige Ledefyr*. Forfyret paa E.-lige Molehoved paa $55^{\circ} 42' 53''$ N. $12^{\circ} 35' 42''$ E. forandres fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt og grønt Hurtigblink. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 10,7 Sm for rødt Lys i Fyrliniens Retning, iøvrigt 3 Sm for rødt og 2 Sm for grønt Lys. Et 3 m højt, rødt, ovalt Taarn med hvidt Bælte. Fyret skal lyse, som følger:

a. Rødt i Pejl. fra 107° til 320° . b. Grønt i Pejl. fra 320° til 107° .

2. *Kalkbrænderihavn NW.-lige Ledefyr*. Forfyret paa W.-lige Molehoved forandres fra at vise grønt, fast Lys til at vise grønt og rødt Hurtigblink. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 8,1 Sm for grønt Lys i Fyrliniens Retning, iøvrigt 2 Sm for grønt og 3 Sm for rødt Lys. Et 3 m højt, rødt, ovalt Taarn med hvidt Bælte. Fyret skal lyse, som følger:

a. Grønt i Pejl. fra 67° til 287° . b. Rødt i Pejl. fra 287° til 67° .

(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 270. Havnelods, Side 119 og 125, Tillæg Nr. 1, Side 20. Fyr-Fort. Nr. 244 og 245.)

3253. Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Raagø Sund. Urne Fiskerihavn.

Ved *Urne Bro* paa c. $54^{\circ} 57',1$ N. $11^{\circ} 17',3$ E. er anlagt en Fiskerihavn med Dybder fra 2,0 til 2,5 m. Dybden i Indsejlingen, der er c. 12 m bred, er 2,5 m.

(Kort Nr. 306, 298, 299, 279 og 280. Danske Lods, Side 510. Havnelods, Side 163 og 201.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3254. Danmark. Limfjorden. Aalborg. Reklamefyr tændes.

Den 10. November d. A. tændes paa Toppen af Mastekranen ved *Aalborg Værft A/S* paa c. $57^{\circ} 03'$ N. $9^{\circ} 57'$ E. et Reklamefyr, der giver Ordene „*Aalborg Værft*“ med Blink efter Morsesystemet. Flammens Højde: 33 m. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

(E. i. S. Nr. 38/2734 1938. Kort Nr. 271 og 259. Danske Lods, Side 485. Havnelods, Side 28, Tillæg Nr. 1, Side 2.)

3255. Danmark. Skagerrak. Hirtshals NE. t. N. Vrag.

Vraget af Dampskibet *Lynæs*, hvoraf Forskibet rager c. 4 m over Vandet, ligger sunket i c. 21 m Vand paa $57^{\circ} 41' (40'')$ N. $10^{\circ} 03' (30'')$ E., c. $7\frac{1}{2}$ Sm $29\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Hirtshals Fyr*. En Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, og en Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt henholdsvis 125 m og 50 m SSW. for Vraget.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“
Stiftet 1899
Aktiekapital 8 Millioner Krøner
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ OG TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

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

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
13, Amallegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne
ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER

FRA
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT
WERK FRIEDRICHSORT



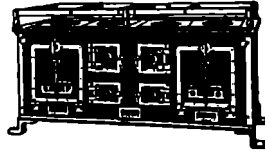


Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S af 1912.
 D/S »Svendborg«.
 J. Lauritzen.
 D/S »Norden«.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Torm«.
 D/S »Progress«.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 D/S »Orient«.
 D/S »Myren«.
 D/S »Vendila«.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 D/S »D. F. K.«.
 D/S »Dania«.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Heimdal«.
 A/S Det Danske Kulkompani.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Jullandia«.
 Rederiet Andreas Christensen.
 D/S »Hafnia«.
 Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.
 Svitzers Bugserafdeling.
 D/S »Holland«.
 D/S »Baltic«.
 D/S »Øresund«.
 Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.
 A/S Dampskibet »Finland«.
 D/S »Nautic«.
 D/S »Als«.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 D/S »Samsø«.
 D/S »Draco«.
 D/S »Activ«, Korsør.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.
 D/S »Viking«.
 D/S af 1925, Esbjerg.
 Det Forenede Bugsererselskab A/S.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN 8.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

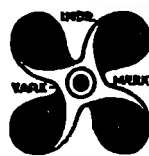
Hellerup Kulimport A/S

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

KØBENHAVN og alle større Proviushavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —
 Brasilien — Nordafrika — Italien —
 Spanien — Portugal — Yonakrig —
 Belgien — Nykaland — Storbritannien —
 Island — Norge — Sverige — Danmark —
 Letland — Litauen — Estland —

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 46

TORS DAG 17. NOVEMBER 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

VERDENSTONNAGEN

Kun Englands og Tysklands Handelsflaader viser Tilbagegang sammenlignet med før Krigen, hvilket fremgaar af Lloyds Registers Aarsrapport, hvori bl. a. forekom nedenstaaende Tabel, der viser Ændringerne i de forskellige Landes Tal:

Lande	1914 B.R.T.	1938 B.R.T.	Forskæl i pCt.
Storbritannien og Irland	18,892,089	17,675,404	— 6.4
Engelske Dominions	1,631,617	3,043,686	+ 86.5
Britiske Rige (ialt)	20,523,706	20,719,090	+ 1.0
Danmark	770,430	1,129,556	+ 46.6
Frankrig	1,922,286	2,880,783	+ 49.9
Tyskland	5,134,720	4,231,657	— 17.6
Grækenland	820,861	1,889,269	+130.2
Holland	1,471,710	2,852,012	+ 93.8
Italien	1,430,475	3,258,992	+127.8
Japan	1,708,386	5,006,712	+193.1
Norge	1,957,353	4,613,175	+135.7
Spanien	883,926	947,963	+ 7.2
Sverige	1,015,364	1,571,054	+ 54.7
U.S.A. (Sea)	2,026,908	8,936,465	+340.9
U.S.A. (Lakes)	2,260,441	2,467,430	+ 9.2
Andre Lande	3,477,311	6,365,993	+ 83.1
Ialt	45,403,877	66,870,151	+ 47.3

Lloyds Registers Aarsberetning viser iøvrigt, at der i Aaret til 30. Juni 1938 hos Lloyd er klassificeret 462 nye Skibe med 1,515,580 Bruttoton.

Delte er det højeste Tal siden 1930—31, men der er i samme Tidsrum kun taget Beslutning om Bygning af 365 Skibe med 1,140,900 Bruttoton, hvilket kun er 51 pCt. af forrige Aars Tal.

Ved Aarets Udgang var 9313 Skibe paa over 33 Mill. Ton indregistreret hos Lloyds, eller ca. Halvdelen af Verdenstonnagen. Ved Ophugning, Forlis etc. er Verdenstonnagen i Aarets Løb formindsket med 1,385,000 Ton.

Af de indregistrerede Skibe er 810,000 Ton bygget i Storbritannien og Irland. Derefter følger Holland med 140,000 Ton, Tyskland med 136,000 Ton, Danmark med 111,000 Ton og Sverige med 109,000 Ton.

Danmark er altsaa rykket op paa Plads Nr. 4, hvilket er noget ret nestaaende.

Tankskibstonnagen er stadig stigende, og det samme gælder Motorskibene, hvoraf der i Aarets Løb er indregistreret 244 med 878,000 Ton.

SKANDINAVISKE SKATTER

Det er ejendommeligt at se, hvordan de samme Problemer dukker op i vore to Nabolande, som hos os, og hvordan man kritiserer de mange Skatter paa akkurat samme Maade som her. Der maa være en Fejl ved Systemet, idet disse ulidelige Skatteproblemer udmarer alfor stærkt og skaber en Utilfredshed, som der maa raades Bod paa, om man skal fortsætte ad den Vej, vi trods alt alle ønsker skal blive fulgt.

Norge er Landet med det uoverskuelige Antal Skatter, skriver den norske Redaktør Per Vogt, men vi hernede staar jo ikke tilbage i den Retning. Der er saa mange, fortsætter han, at næsten ingen Mennesker ved, naar de betaler Skat. Alt det smukke, som gaar

under Navnet »Afgifter«, er jo i Virkeligheden Skatter til Staten. Gentagne Gange om Dagen betaler vi Skat, uden egentlig at tænke derover.

Vor nye Skattedirektør udtalte selv, at Danmark havde for mange Skatter, Optræningen burde simplificeres, saa Folk virkelig havde et klart Indtryk af, hvad de betalte til Myndighederne. Med Stats-skatter og Afgifter er det helt umuligt for noget Menneske at holde rede paa, hvad de skal ud med Aar til andet — for ikke at sige Dag efter Dag.

I Slutningen af Januar fremlægger Finansministeren sine Overslag, og noget senere paa Vinteren vedtager Tinget Skattesatserne. »Ingen Skatteforhøjelser« har det heddet saa pænt de sidste Aar, men naar Folk tjener noget mere, saa stiger Skatten — den direkte — temmelig groft. Progressionen er haardhændet...

Men det er jo ikke nok hermed. Merindkomsts-katten er sikkert den upopulæreste af dem alle, fordi den er saa direkte uretfærdig. Fra alle Sider er man efterhaanden blevet klar over, at den Skat ikke vedblivende kan opretholdes. Det vilde have betydet umaadelig meget ikke mindst for Skibsfarten, om Finansministeren var kommet til Erkendelse heraf nu, og havde ladet være at opkræve den sidst paalignede Merindkomstskat eller havde fundet en Løsning paa anden Vis. I Sverige har man rigeligere Pengemidler til Raadighed, men ogsaa der mærkes Skatteskruen haardt. Den samme Tendens overalt — Skandinavien har opnaaet en speciel Berømmelse ved at være blevet Skatternes »forjættede« Land. Det er trist at skulle konstatere det — men denne Udvikling er den, der er flest Paralleler mellem i de tre nordiske Lande.

DEN STANDSEDE SAMHANDEL

Den finansielle Verdenssituation bliver efterhaanden mere og mere broget. I en saadan Grad, at ingen i Virkeligheden i Øjeblikket kan skelne den Linie der kunde føre Verden ud af det herskende Virvar.

I U.S.A. har Guld det hobet sig saaledes op, at de synlige Guldforraad nu er steget til over 14 Milliarder Dollars i Guld. Paa den anden Side Kloden, i Sydafrika, har de vedkommende Myndigheder, i Johannesburg, gennemført Foranstaltninger, der tilsigter ret stærkt at begrænse Guldeksporten. Resultaterne deraf foreligger allerede deri, at de ugentlige Guldafskibninger til London er dalet betydeligt. Forklaringen er, at September-Krisen har belært Sydafrika om, at det i Tilfælde af en Krig vil være nødvendigt at have fornødne Guldbeholdninger indenfor Landets egne Grænser.

Men London maa altsaa undvære disse Guldtilførsler, til Trods for, at England — og Bank of England — utvivlsomt kunde trænge til dem.

Samtidig med de Vanskeligheder, man saaledes maa kæmpe med, er England nødt til overfor visse Dele af Udlandet at vise sig som en medgørlig Laangiver.

Det er forstaaeligt, at de store Staters forskellige finansielle Transaktioner og navnlig deres meget paa-gaaende Handelspolitik virker foruroligende paa de mindre Stater. Et Udslag heraf er, at Holland nu vil skride til en omfattende Ordning af Eksportpræmier for ikke at blive sejlet agterud i Konkurrencen. Der foregaar i Øjeblikket en alvorlig Kamp, og Vejen tilbage til normale Tider synes lang og trang.

NYE BRITISKE SUBSIDIER ?

Det meddeles fra England, at der i Løbet af kort Tid fra de engelske Trampskibsredere vil indgaa Andragende til Regeringen om at faa Subsidier som Tilfældet var i 1935—36. De forskellige Komiteer indenfor den engelske Skibsrederorganisation arbejder med den endelige Udformning af Indstillingen, og paa Grundlag heraf vil der blive rettet Henvendelse til Regeringen.

Formindskelse af Verdenshandelen i Forbindelse med Skibsfartens stigende Udgifter har gjort det vanskeligt for Trampskibsfarten at opnaa en Fortjeneste, der strækker til Renter og Afdrag i den seneste Tid. Dette endog til Trods for Minimumsrateerne. Takket være de gode Tider, staar man dog finansielt bedre end Tilfældet var i 1934, da de britiske Statssubsidier blev vedtaget. Den sidste boom medførte, at en Del Rederier har gode Regnskaber for i Aar takket være, at man sluttede en Del Transportkontrakter i den gode Tid.

LINIETRAFIKEN PAA ØSTEN

Mellem de tre skandinaviske Rederier Det Østasiatiske Kompagni, København, Svenska Ostasiatiske Kompagniet, Gøteborg, og Willt. Wilhelmsen, Oslo, har der som bekendt i en lang Aarrække været Samarbejde i Linietrafiken fra de skandinaviske Lande til Østasien. Ved en venskabelig Overenskomst med det japanske Storrederi Nippon Yusen Kaisha er dette Samarbejde nu udvidet til ogsaa at omfatte de japanske Konferencelinier som en naturlig Udbygning af det hidtidige Samarbejde indenfor Konferencen.

En Følge af denne Overenskomst er, at Nippon Yusen Kaisha har overført sit Agentur for Japan til de tre skandinaviske Rederier for de respektive Lande. Afskibernes Frihed med Hensyn til Valg af Afskibningslejlighed eller Rute paavirkes naturligvis ikke af denne Overenskomst.

FRAGTRATETALLET

Statistisk Departement har udsendt Meddelelse om Fragtratetallet for Oktober. Det blev 128 ligesom for September. Det vil altsaa sige, at vi er naaet til en Standsning, der betyder, at den nedadgaende Bevægelse er slut, men til Gengæld er der heller intet, der tyder paa virkelig Opgang. Og denne Stilstand har staaet paa siden Marts, ligesom man kan sige, at Stilstand og Afventning præger Markedet. Vi har oplevet den hastige Stigning i 1937 og Kulmination, og efter Faldet nu Stilstanden:

Aaret 1935 = 100.

September	1937	.....	180
Oktober	—	.....	173
November	—	.....	153
December	—	.....	140
Januar	1938	.....	137
Februar	—	.....	130
Marts	—	.....	126
April	—	.....	125
Maj	—	.....	123
Juni	—	.....	123
Juli	—	.....	123
August	—	.....	125
September	—	.....	128
Oktober	—	.....	128

I Oktober i Fjor var Tallet altsaa 173, efter at det i September havde kulmineret i 180, og Nedgangen, der fortsattes lige til Maj begyndte. Bundrekorden blev 123.

Ratetallet er udregnet paa Basis af Aaret 1935. Lægger man 1931 til Grund, som man gjorde tidligere, bli-

ver Ratetallet for Oktober 148, og det samme vilde det være blevet for September.

I Modsætning til det danske Fragtratetal viser Svenska Handelsbankens Fragtindeks for Oktober en Stigning paa 2 Point til 124, og det ligger nu 7 Point over det laveste Niveau i August og omtrent paa Højde med det svenske Fragtratetal for Januar—Februar.

Til Sammenligning kan anføres, at det danske Ratetal for Oktober ligger 2 Point under Tallet for Februar, der var 130, hvorpaa det i Marts faldt til 126. Siden da har der ingen nævneværdig Bevægelse været i Fragtratetallet.

Det er særlig Kulfragterne, der har bidraget til Stigningen i Svenska Handelsbankens Fragtindeks. Gennemsnittet for disse Fragter er i Sverige 103, 7 Point mere end i September. Træfragterne steg 2 Point til 123. For Oktober 1937, da de svenske Fragter var paa det højeste, var Svenska Handelsbankens Indeks 173, altsaa ligesom det danske.

KAFFE PAA FRILISTE

Gennem Grosserersocietetets Komité foreligger en Redegørelse, som imødegaar Valutamyndighedernes Forklaringer paa Aarsagerne til, at Kaffe ikke maa komme paa Friliste. Man kalder Argumenterne daarlige og misvisende.

Redegørelsen hævder, at det er tvivlsomt, om man har sparet noget ved at faa billigere Sorter, som er mere udroeje, og som har hindret Importørerne i at disponere rigtigt. Man har anført, at det vil være skadeligt, om Importen føres over til Java (Holland), fremfor Brasilien, men Tallene viser, at der var større Import fra Brasilien, da Kaffe var paa Friliste. Flytter man tilbage, vil dansk Skibsfart faa mere at sejle med. Hvad selve Kaffeimporten angaar, vil der, siger man, højst blive Tale om en Merudgift for Landet til Kaffe paa 1—1½ Million.

KULEKSPORTEN

Gennem snart mange Maaneder er der blevet ført Forhandlinger om Vedtagelse af en særlig Kuloverenskomst mellem de store, kulekporterende Lande, og imedens er Udførslen fra England og Tyskland stadig gaaet tilbage. Navnlig for Tysklands Vedkommende har der været Nedgang i Eksporten, hvad der har vakt en Del Opmærksomhed i internationale Kul-Krese.

Sammenlignet med i Fjor er Englands Kuleksport i Aarets tre første Kvartaler dalet med 3,5 Mill. Ton til 26,4 Mill. Ton, og for Tysklands Vedkommende har der i samme Tidsrum været en Nedgang fra 29,3 Mill. til 26,6 Mill. Ton. Omregnet i Procent er den tyske Kuleksport dalet med 19,5 pCt. og den engelske med 11,7 pCt. Polens Udførsel af Kul er derimod steget. I det hele er der nemlig i indeværende Aars tre første Kvartaler udført 8,5 Mill. Ton mod 8,3 Mill. i den tilsvarende Periode i Fjor.

For Skibsfarten vil det af mange forskellige Aarsager være af den allerstørste Betydning, om man engang kunde naa til Enighed og Ro paa dette vigtige Omraade.

ISOLERINGSTENDENSEN

De sidste Begivenheder i Tyskland skal jo ikke virke fremmede paa det mellemfolkelige Samarbejde og maa, rent bortset fra menneskelige Grunde, saa ogsaa derfor paa det mest levende beklages. Det vilde være en trist Følge, om man skred til en yderligere Isolering i de forskellige Lande, og meget tyder paa, at det vil blive Følgen. For etlvert Erhverv, der er af international Karakter, er disse sidste Maaneders Udvikling saare trist, fordi de udelukker det, der for et Erhverv som Skibsfarten i det mindste er af fundamental Betydning, det internationale Samarbejde.

HVAD ER EN KRIGSFORSIKRING VÆRD?

Der har været ført en længere Diskussion om, hvad en Krigsforsikring egentlig er værd, og meget forskellige Udtalelser har været fremsat fra dansk Side. I Sverige har den kendte Assurancemand, Generaldirektør *Axel Rinman* fremsat sit Syn paa Sagen, og hans Bemærkninger vil utvivlsomt blive læst med Interesse ogsaa af danske Forsikringstagere:

Spørgsmaalet om hvad en Søforsikring kan være værd i Tilfælde af Krig har bl. a. i Berlingske Tidende været Genstand for et opsigtsvækkende Indlæg. I Artiklen gøres navnlig gældende, at den engelske Lovgivning i visse Tilfælde vilde umuliggøre en Udbetaling og at Forsikringen derfor i sig selv vilde være betydningsløs. Spørgsmaalet har naturligvis haft i høj Grad Aktualitetsværdi under den europæiske Krise. Tilspidsning og de højt opdrevene Forsikringspræmier som hang sammen hermed. For Laster fra Indien har det drejet sig om 10 pCt. og fra andre fremmede Pladser har Satserne varieret 5—8 pCt.

I Henhold til gældende Brug tegner Afskiberne Krigsforsikringerne, hvorved Modtageren faar paalignet alle Omkostninger der overstiger $\frac{1}{2}$ pCt. Trods dette dækker de Policer, der er Tale om efter Forfatterens Mening ikke al Risiko. Skulde nemlig Forsikringen af et Vareparti være ordnet i et engelsk Selskab og Skibet i Tilfældet af Krig opbringes, vil Erstatningen for det paagældende Vareparti, selvom det tilhørte en neutral Ejer, komme under den engelske Priserels Afgørelse, hvor mange uventede Komplikationer med Sikkerhed vil kunne opstaa.

Ved at tegne en Krigsforsikring i et indenlandsk Selskab kan man naturligvis undgaa en saadan Kalamitet, men dels er det Afskiberens Sag at ordne sig med Forsikringen og andre Dokumenter i Forbindelse med Afskibningen, dels kan de skandinaviske Selskaber næppe være repræsenteret paa et saadan Antal Pladser, som der har været Tale om. Den bedste Udvej vilde være, at internationale Regler antoges, som gav fuld Sikkerhed for Udbetaling af Krigsforsikring under alle Forhold. I hvert Fald bør man skelne mellem Krigsforsikringer tegnet i Fredstid og saadanne som er indgaaet under Fjendtlighederne, og de under første Kategori bør byde Risikotegning under alle Eventualiteter. Forfatteren fremsætter ogsaa Spørgsmaalet, om ikke en Granskning og Tilbagebetaling af de vældige Præmiebeløb, der blev betalt til England var paabudt.

Assurancedirektør *Rinman* svarer, at Forholdet uden Tvivl er, at en Søforsikring kan komme til at vise sig ret værdiløs, naar der bliver Tale om Opbringning. Dette gælder ikke blot Kapring af selve Skibet men ogsaa af Lasten. At i dette Tilfælde engelske Søkrigsforsikringer udpeges som værdiløse beror naturligvis paa, at for skandinaviske Redere og Købmænd kommer Valget vel som oftest til at staa mellem Forsikring i indenlandske eller i engelske Selskaber. Under en Krig vil næppe noget Lands Krigsassurandør faa Tiladelse til til en i Fjendeland bosat Forsikringstager udbetale nogen Erstatning for Skibe, der er en Følge

af en af det paagældende Lands Regering vedtagne Foranstaltninger, derunder Opbringelse. Antag f. Eks. at Sverige i en fremtidig Krig vilde kunne opretholde sin Neutralitet, hvordan gaar det da? De krigsførende Lande vil da sikkert handle som England gjorde under Verdenskrigen. De opbragte neutrale Landes Skibe og Laster naarsomhelst, de selv mente sig sikre paa eller mente, at de opbragte Skibe ejedes af eller havde til Hensigt at tjene det fjendtlige Land. Heraf følger at en vis Grad af Ligestillethed i teoretisk Henseende mellem de forskellige Lande foreligger, en Ligestilling som England ikke har forsømt at paaberaabe sig, naar det paapegedes, hvor værdiløs en engelsk Krigsforsikring kan vise sig at være i Tilfælde af Opbringning. Af praktiske Grunde derimod er det sikkert berettiget at paavise Forskellen mellem en engelsk og en skandinavisk Krigsforsikring. Tegner en svensk Reder eller Købmand sine Krigsrisici i sit eget Land, saa har han i hvert Fald opnaaet en betydelig mere vidtrækkende Sikkerhed i Spørgsmaalet om Opbringning end om han gør det i England. Det turde være overflødigt at belyse dette Forhold mere detaljeret.

Det er ogsaa blevet fremhævet, at der i Spørgsmaalet om Krigsforsikring paa Varer opstaaer visse Besværligheder derigennem, at det i Reglen er Afskiberens Sag at foretage Krigsforsikringen. Angaaende denne Sag paapeger Direktør *Rinman*, at bortset fra at Meningerne derom er ret delte, har et betydeligt Antal svenske cif-Købere af udenlandske Varer i den sidste Tid truffet den Aftale med sine Sælgere i Ulandet, at Krigsforsikring skal dækkes af Lastens Modtagere. Paa den Maade kunde de svenske Importører skaffe sig en svensk Krigsforsikringspolice og dermed er de uden Tvivl bedre tjent, end gennem en i Ulandet tegnet Krigsforsikring. Ved et saadant Arrangement bliver der ikke Tale om saadanne Betæneligheder som dem der gives Udtryk for i den ovennævnte Artikel, hvori det hævdes, at de skandinaviske Selskaber næppe kan være repræsenteret gennem Agenter paa et stort Antal Pladser i fremmede Lande.

Direktør *Rinman* gør yderligere opmærksom paa, at svenske Importører af udenlandske Varer bør have en soleklar Interesse i at forsikre ikke blot Krigsrisikoen men ogsaa Sørisikoen i Hjemlandet, hvis Krig udbrøder eller truer med det. Man maa nemlig ikke forbyde, at mellem en svensk Krigsforsikring og en udenlandsk findes visse Tomrum, som kunde tænkes at faa højest ubehagelige Følger for Forsikringstageren.

Artikelforfatteren ser hen til Folkenes Forbund som det, der i givet Fald skulde tage Affære. Heroverfor anfører Direktør *Rinman*, at han personlig ikke tror herpaa, men at de der mener at kunne skabe Fremgang for Forbundet, jo altid kan forsøge. Paa et saadant Omraade kan Folkenes Forbund maaske for en Gangs Skyld have Held med sig til at udrette noget.

Lloyds List's Fragtindeks

Lloyds List's Fragtindeks for Oktober for Trampfragter viste en mindre Nedgang paa godt en halv Procent til 89,72. Gennemsnitsstallet for de forløbne ti Maaneder viser en Nedgang i Aar paa ca. 20 pCt. I 1937 var Oktober-Tallet 130,08, men for samme Maaned i 1936 kun 83,43.

Fra »Kina«
Stabelafløbning
i Nakskov.



MEDDELELSER FRA DANSK

Bekendtgørelse om Forbud mod Sejlads og Ophold i Vandomraadet ved Søværnets Luftmarinestation ved København.

I Medfør af § 51 i Lov Nr. 175 om Luftfart af 1. Maj 1923, saaledes som denne er ændret ved Lov Nr. 124 af 7. Maj 1937, har Ministeriet for offentlige Arbejder under Dags Dato udfærdiget følgende Bekendtgørelse:

§ 1.

Al Sejlads samt Ophold af Fartøjer og Personer, Udlægning af Bøjer og Fiskeredskaber samt Nedramning af Bundgarnspøle er forbudt i det Vandomraade, der begrænses af:

mod Nord: Breddeparallellen gennem Refshaleøens nordøstlige Kant,

mod Øst: Linien Lynetteløbs hvide Stumpe til Prøvestenens Fyr,

mod Syd: Linien gennem Kloaktaarnene ud for Kløvermarksvej samt Linien fra østlige Kloaktaarn til Prøvestenens Fyr,

mod Vest: Kystlinien.

I Skæringspunktet mellem Nord- og Østgrænsen er der udlagt en hvid, blaastrøbet Spidstønde.

§ 2.

Nord om Prøvestensmolen inden for en Afstand af 50 m fra denne har dog Københavns Havnevæsenes Fartøjer samt Fartøjer, over hvilke Havnevæsenet har Raadighed, Ret til at passere.

Mellem det afspærrede Vandomraades Nordgrænse og Københavns Havnevæsenes Omraade paa Nordsiden af A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Opfyldningsareal paa Østsiden af Refshaleøen tillades, inden for den ved en Bøjerække angivne Østgrænse, Badning, Passage af Havnevæsenets Fartøjer samt Ind- og Udslæbning af Lysfartøjer.

Endvidere tillades Badning fra Burmeister & Wains Badebro paa Østsiden af det omtalte Opfyldningsareal, inden for den foran omtalte Bøjerække.

Endelig tillades det Kaproningsbaade fra Burmeister & Wains Klubhus paa det oftnævnte Areal ved Dag at passere langs Land mellem Klubhuset og det afspærrede Omraades Nordgrænse.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. December 1938.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Ministeriet for offentlige Arbejder, den 30. Sept. 1938.

Fisker.

Svend Garde.

Lastekvantum i Constantza

Norges Rederforbund meddeler, at Firmaet Anglo-American Agency i Constantza har tilstillet Forbundet en Afskrift af et Cirkulære, som Havnekaptajnen dér har sendt de derværende Konsulater angaaende Nedlastningstabeller — Celebration Tables — for Skibe, som anløber Constantza. Skrivelsen har været forelagt Forbundets tekniske Udvalgs Medlemmer, og det udførlige Svar gengives.

Paa Grundlag heraf synes det at fremgaa:

1) at det maa bero paa en Fejltagelse, naar Havnefogeden i Constantza taler om en Modsætning mellem Skibsbyggeriernes Nedlastningstabeller og Certifikater for offentlig Myndighed (Board of Trade Certificates),

2) at det ikke kan ventes, at offentlig Myndighed eller Klasse-selskaber vil kunne udstede nøjagtigere Nedlastningstabeller end dem, som Skibsbyggerierne leverer, og

3) at Maaling af Oliens Temperatur, efter at den er kommet ombord, og Aflesning af Skibets Dybgaaende repræsenterer saa store Usikkerhedsmomenter, at de ikke kan fastholdes som Grundlag for en nøjagtig Beregning af det indtagne Kvantum.

Det fremgaar endvidere, at større Nøjagtighed opnaas ved Anvendelse af de Data, som kan kontrolleres i Land, nemlig det Kvantum, som aflappes offentligt mærkede Tanks, naar Olien i disse holdes paa en bestemt Temperatur.

Vareomsætningen over Danzigs Havn i September Maaned 1938

Vareomsætningen over Danzigs Havn i September var: Indførsel: Mængde i Tons: 126,083.4, Udførsel: Mængde i Tons: 434,557.2.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i August Maaned androg 145,107.8 t., Udførslen 472,949.5 t.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 4,900 t. Sild, ca. 4,400 t. Sten, ca. 73,900 t. Erts, ca. 6,100 t. Svovkies, ca. 12,500 t. Kul, ca. 2,700 t. Koks, ca. 2,200 t. Garvestof, ca. 1,800 t. Gødningstof, ca. 3,100 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 19,400 t. Korn, ca. 1,600 t. Mel, ca. 1,900 t. Bælgfrugter, ca. 291,400 t. Kul, ca. 23,200 t. Koks, ca. 1,600 t. Klid, ca. 2,400 t. Oliekager, ca. 5,300 t. andet Kvægfoder, ca. 1,200 t. Melasse,

DAMPSKIBSREDERIFORENING

ca. 1,600 t. Soda, ca. 5,000 t. Gødningstof, ca. 65,600 t. Træ, ca. 4,000 t. Jern og Staal.

Polens Kuleksport i September Maaned 1938

De fra Polen i September Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	I 1000 Tons
Tyskland	57
Ungarn	4
Czekoslovakiet	6
Tyskland	13
Sverige	230
Norge	42
Danmark	27
Island	4
Finland	46
Frankrig	135
Belgien	24
Holland	32
Schweiz	16
Italien	110
Jugoslavien	21
Grækenland	7
Algier	3
Ægypten	1
Øvrige Afrika	2
Argentina	8
Bunkerkul	163
	951
Danzig	32
Ialt	983

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i September 1938

I September ankom til Rotterdam 945 Skibe (September 1937: 812 Skibe) med Ladninger og afgik 777 Skibe (September 1937: 781 Skibe) med udgaaede Ladninger.

Trampskibene udloste følgende Ladninger:

	Septbr. 1938	Septbr. 1937
Erts	183	109
Korn	148	118
Trælast	52	50
Jordolie	40	33
Kul	28	40
Andre Ladninger	71	57

Ialt indkom med mindre Liniebaade 315 (298) Ladninger (Tallet i Parentes angiver Situationen i September 1937) og med større Liniebaade 108 (107). Yderligere ankom 522 (407) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 295 (303) mindre Liniebaade, 95 (89) større Liniebaade og 214 (240) Trampbaade.

For Bunkers anløb 39 (40) Skibe til Rotterdam og 44 (43) Skibe til Schiedam.

Londons Havn

Efter den sidst offentliggjorte Statistik over Trafiken paa Londons Havn er der i det Regnskabsaar, som sluttede den 31. Marts i Aar, indført, udført og transiteret over 44½ Millioner Tons Varer, hvilket betegner en ny Rekord. Den ankomende og afgaaende Skibstonnage i samme Periode udgjorde 62,6 Millioner Registertons netto imod 52,6 Millioner Tons for 10 Aar siden. Importmængden var 4 pCt. større end i 1936—37, og Eksporten steg med 4,5 pCt.

I Arets Løb udførtes adskillige Forbedringer og Udvidelser, heriblandt en særlig Banan-Kaj, Udvidelse af en Tømmer-Kaj, Elektrificering af forskellige Kajer og Opstilling af en Del elektriske Kraner. 1,900,000 Kubik-Yards Fyld blev udgravet af Floden for at vedligeholde og uddybe Sejlløbet, og 44 sunkne Skibe og mindre Fartøjer blev fjernet.

Kuleksporten over Gdynia

I Oktober 1938 var Kuleksporten over de følgende Lande 514,861,8 Tons, fordelt paa de enkelte Lande:

Belgien	22,327,—
Danmark	15,015,—
Finland	19,401,—
Frankrig	26,147,—
Norge	48,832,5
Sverige	184,041,—
Italien	100,261,—
Ægypten	10,951,3
Estland	300,—
Holland	51,875,—
Irland	1,986,—
Tyskland	8,740,—
Syrien	7,530,—
Senegal	2,900,—
Jugoslavien	13,555,—
Bunkerkul	91,085,2

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der er stadig ualmindelig ringe Efterspørgsel efter Korn i de europæiske Importlande, og som Følge deraf er Efterspørgslen efter Tonnage for saadanne Transporter stærkt begrænset.

River Plate Markedet har igen været næsten livløst, og da der efterhaanden ligger ca. 30 usluttede Skibe, er Udsigterne for den nærmeste Fremtid alt andet end opmuntrende. Der sluttet i Ny og Næ en enkelt Baad, som officielt rapporteres til Minimalraten. Til Destinationer udenfor Europa er Efterspørgslen ogsaa stærkt begrænset. Hørfø Bahia Blanca/Callao sluttedes til 14/6d., hvilket er en lille Smule opefter sammenlignet med sidste Slutning. Iøvrigt noteres Hørfø fra n. a. San Lorenzo til Australien til 18/9d. à 19/- Basis 1 Lossehavn, ligesom der noteres Korn til Japan til 17/6d.

Fra Australien har der været en betydelig Aktivitet, og en lang Række Skibe sluttedes paa Basis af Minimalraterne til U.K. Cont. med Option af Losning Indien, 15/6d. Calcutta, 16/- Bombay eller Karachi. Alle disse Baade, der er sluttet, skal saa vidt vides losse i Indien, og det er i hvert Fald i Øjeblikket umuligt at slutte Tonnage direkte til Europa.

De øvrige Kornmarkeder har været uden nogen opmuntrende Træk. En enkelt Baad sluttedes fra St. Lawrence paa Basis af Minimalraten til U.K. Cont., ligesom en mindre Baad sluttedes til Skandinavien til omkring 16c. Sidstnævnte Forretning kan gentages. Fra Donau er sluttet enkelte Baade Basis 18è- til Antwerpen/Rotterdam med 9d. extra for U.K. Option Konstanza/Burgas Lastning til 3/- mindre. Fra russisk Sortehav er der slet ingen Efterspørgsel efter Korn-tonnage, men det ventes, at Russerne vil komme i Markedet for adskillige December Baade.

De øvrige oversøiske Markeder har ligget meget

stille, og Ratetendensen har i det store hele været vigende. Udgaende fra U.S. Atlantic eller Gulf noteres praktisk talt kun Scrap Forretninger. U.S. Atlantic/Gdynia har taget flere Baade til 17/- à 17/3d., og til Japan er sidst sluttet til den lavere Rate af 15/-.

Fra Pacifickysten noteres Scrap til \$3.80 Basis California Lastning, ligesom der igen er sluttet Tonnage for Kul fra San Francisco til Shanghai til \$3. Fra Br. Columbia er sluttet 450,000 cbft. Baad til Dalny eller Shanghai til £6,750. Vancouver/U.K. indikerer 23/6d. paa sædvanlig f.i.o. Basis.

Østens Markeder har vist noget større Aktivitet, men desværre er den disponible Tonnage mere end tilstrækkelig til det øjeblikkelige Behov, hvorfor Raterne har vist nogen Nedgang. Soyabønner har sluttet adskillige Baade til Rater mellem 26/6d. og 26/-. Sidstnævnte Rate betales for sidste Afslutning. Ris fra Saigon viser kun Interesse for Januar Tonnage. Raterne ligger nominelt omkring 27/-. En enkelt Parcel sluttedes paa Liner Terms til 26/-. Fra Java er sluttet en Baad for Sukker til Rotterdam til 25/-.

De indiske Markeder har været meget rolige, og Befragternes Idé ligger ikke over 28/6d. for Linsød/Kerner fra Madraskysten til U.K. Cont. Der er iøvrigt sluttet forskellige Skibe for Erts saavel fra Vizagapatam til Antwerpen til 18/9d. som fra Koithottam til U.S. North Hatteras til 23/-. Fra Sydafrika har der været ret livlig Begær efter Tonnage for Kul til Østen, og adskillige Baade er sluttet til Rater mellem 7/6d. og 8/- til Hongkong og Manila.

Om de europæiske Markeder er der desværre kun meget lidt nyt at rapportere. Kul Wales/Port Said kan stadig faa Tonnage til 6/-, og Raterne for Kul fra Wales/Lower Plate er ogsaa uforandret 11/6d. Markedet fra Middelhavet/hjem har været noget livligere, og enkelte Forretninger har betalt en lidt højere Rate. Af Afslutninger skal nævnes Sfax/Dunkirk 10/9d. for Fosfat, Bona/Birkenhead 8/6d. for 7,000 Tons Erts.

Paa Trælstmarkedet, som jo iøvrigt snart er forbi, er Efterspørgslen stadig kun begrænset. Af repræsentative Afslutninger skal nævnes 800 standards DBB Stugsund/London 34/-, 550 standards Danzig/London 30/-.

Kul fra Østkyst til Danmark betales med 4/3d. à 4/6d. afhængig af Størrelse og Ekspeditioner.

Paa Timechartermarkedet har Aktiviteten været begrænset. Russerne har taget enkelte Baade for Sortehavsrundture til omkring 3/3d. for 8,000 Tonnere. I Vestindiafarten er Forholdene meget rolige. For 400 Tonner indikeres \$1.25 for 3/5 Maaneder, Januar Levering.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

J. Lauritzen køber fransk Skib tilbage

Rederiet J. Lauritzen har af Cie Generale Transatlantique købt en af sine tidligere Fragtdampere tilbage. Det drejer sig om s.s. »Caravelle«, der blev bygget i Helsingør 1933 og som under Navnet »Helga« sejlede for J. Lauritzen, indtil den i 1934 blev solgt til Frankrig.

Købet er sket under Forbehold af Besigtigelse, og Overtagelsen vil finde Sted i nær Fremtid. Ligesom Tilfældet var med »Basse Terre«, som Rederiet i Fjor paa samme Maade købte tilbage fra Frankrig, og som nu er dansk og sejler under Navnet »Randa«, vil Kølmaskineriet blive pillet ud af »Caravelle« og Skibet sat i Fart som almindelig Fragtdamper. Skønt kun fem Aar gammel er en Damper af denne Type ikke længere tidssvarende som Frugt-køleskib.

»Caravelle« maalet 1300 Brutto og 777 Netto Tons.

Havn i Hadsund

Lensgreve Schimmelmann til Lindenberg har en meget stor Lystyacht under Bygning i Svendborg. Den bliver

AUCTION SALE

UNDER INSTRUCTIONS FROM THE MORTGAGEES

Messrs. C. H. RUGG & CO., LTD.

WILL OFFER BY AUCTION
WITHOUT RESERVE

On **WEDNESDAY, 30th NOVEMBER, 1938,**

At 3 p.m.

At the Baltic Mercantile and Shipping Exchange,

(Merchants Hall), 24, St. Mary Axe, LONDON, E.C.3.

Unless previously disposed of by private treaty,

The Steel Twin Screw Motor Vessel

"WAVE"

(Norwegian Flag)

BUILT MAY, 1926.

About 9,959 tons Deadweight on about 27 ft. 10¹/₄ in. draft.

Built at Hamburg by Messrs. Deutsche Werft A.G. About 6734/3656 tons register. DIMENSIONS: 441.6' × 60.3' × 29.2' / 32 ft. 3 in. moulded. TWO DECKS and SHELTER DECK (height of Shelter Deck 10 ft. 0 in.). Forecastle 42 ft. Classed * 100 A1 at Lloyd's. About 653,469 c. ft. grain/595,083 c. ft. bale. About 2,513 tons Bunkers in D.B. and Deep Tanks. OIL ENGINES 4 S.C.S.A., 7,600 I.H.P., 6,080 B.H.P., Burmeister & Wain type made by Messrs. Allgemeine Elec. Ges.—2 sets of 8 Cylinders 29¹/₄ in. × 47¹/₄ in. stroke. 2 Donkey Boilers, 1 at 100 lb. and 1 at 43 lb. 17 Electric Winches. 21 Derricks—1 at 30 tons, 1 at 20 tons. Water Ballast in Cell. D. Btm. 1338 tons, Midship Tanks 1466 tons, Fore Peak Tank 130 tons, After Peak Tank 156 tons. 6 Holds. 7 Hatchways—4 of 31 ft. 2 in. × 18 ft. : 25 ft. 6 in. × 18 ft. : 22 ft. × 18 ft. : 8 ft. × 18 ft.

Carrying Oil Fuel, Vegetable Oil or Latex in Deep Tanks.

Carrying Oil Fuel or Latex in Fore and After Peaks.

Electric Light. Cruiser Stern. Coeff. .718. Bronze Propellers. 3 Generators 100 K.W. each.

Accommodation for 10 passengers in 5 cabins.

SPEED—About 14¹/₂ knots on 25 tons (all purposes).
Passed No. 2 Survey 1934.

DUE FALMOUTH ABOUT 15/16th NOVEMBER.

[Particulars are given in good faith but not guaranteed]

For all further Particulars, Inspection Order, etc., apply to—

C. H. RUGG & CO., LTD.,

Ship Sale Brokers,

SHIPPING AUCTIONEERS AND VALUERS,

24, St. Mary Axe, LONDON, E.C.3.

Telegrams—RUGG, LONDON.

Telephone—AVENUE 3631-3.

forsynet med to store Dieselmotorer og indrettes med alle Finesser, som Tiden kan opvise.

For at skaffe betryggende Havneplads til den kostbare Yacht har Lensgreven besluttet at anlægge sin private Havn ved Mariager Fjord nedenfor Hadsund Slotspavillons Grund. Der lages en af de første Dage fat paa Uddybningsarbejdet. Der skal foruden Kajplads bygges en Ophalerbedding.

Sø- og Handelsretten

»Ved kgl. Resolution er Vicepræsident for Sø- og Handelsretten *Edv. P. Ipsen*, R. af D., Dbmd., efer Ansøgning paa Grund af Svagelighed afskediget i Naade og med Pension fra 31. December 1938.

Fyr og Taagesignalstationerne

Søkortarkivet har udsendt en Fortegnelse over danske og islandske Fyr og Taagestationer samt Radiofyr, Undervandssignalstationer og Kysradiostationer 1938. Fortegnelsen er sluttet den 19. Oktober og bringer i to Afdelinger en meget udførlig Fortegnelse, der er ordnet saaledes, at man faar en let og god Oversigt. Der indledes med en længere Forklaring, og derefter følger en Række Tabeller og endelig Oversigten over de enkelte Fyr, Taagestationer o. s. v. Fortegnelsen er ligeledes forsynet med alfabetisk Register og endelig med et Tillæg med Forandringer tilkommet under Trykningen. Den er udsendt gennem J. H. Schultz' Bogtrykkeri og koster 5 Kr. Den kan betegnes som en uundværlig Fortegnelse for enhver, der har med Skibsfart at gøre.

Ny Type B. & W.-Dieselmotor

Burmeister & Wain har konstrueret og prøver for Tiden en ny Type af den dobbeltvirkende Totakts Dieselmotor, hvori Udstrømnings-Gliderhusene har samme Diameter som Cylinderforingerne. Maskinen har tre Stempeler, af hvilke det øverste og nederste foruden at virke som Udstrømningsglidere tillige overfører Kraft til Krumtapakslen under Forbrændingslaget ved Hjælp af to Ekscentriker. ganske som hidtil. Disse to Gliderstempeler, som man maaske passende kan benævne dem, har hver en Tre-diedel af det egentlige Stempels Slaglængde. Forsøgsmaskinen har Cylinderdiameter = 500 mm, Hovedstemplets Slaglængde = 1200 mm, Gliderstemplets Slaglængde = 400 mm, O/min = 125, BHK pr. Cylinder = 1100. Sammenlignet med den hidtidige Type har den nye Fordelen ved helt at undvære Cylinderdæksler og med samme Materiale-Dimensioner og Middeltryk at have en Vægt af 53 kg/BHK mod den hidtidige Types 61 kg.

Motorkonsulent for Smaaskibsfarten

Efter en Række forudgaaende Forhandlinger mellem Dansk Sejlskibsrederiforening og Teknologisk Institut er der, efter hvad der i disse Dage meddeles, opnaaet Enighed om en Nyordning m. H. t. en Konsultationsvirksomhed overfor Motorer i danske Smaaskibe.

Teknologisk Institut har skaffet Udvej for Antagelsen af en Mand, der er særlig sagkyndig m. H. t. Marine-motorer. Paa denne Post er ansat Konsulent *Rasmussen*, der gennem flere Aar har virket ved Teknologisk Instituts Motorkursus. Efter nærmere fastsatte, detaljerede Betingelser vil Sejlskibsredere og Førere af Sejlskibe derefter nu kunne tilkalde Konsulent *Rasmussen* til Gennemgang af de Motorer, der skal undersøges.

Indenfor Dansk Sejlskibsrederiforening regner man med, at den Nyordning, der saaledes er truffet, vil kunne blive af meget stor Værdi for Foreningens Medlemmer.

Trafikken mellem Jylland, Vestsverige og Syd norge

I Gøteborg afholdtes Fredag et nordisk Trafikmøde mellem Repræsentanter for de Jernbaner, Rutehilselskaber og Damp- og Motorskibsruiter, der er interesserede i Trafikken mellem Norge og Sverige over Skagerak og Kallegat til Jylland, og Formaalet med Mødet var at skaffe endnu bedre Forbindelser frem mellem Jylland, Vestsverige og Syd norge.

Paa et lignende Møde i Frederikshavn i September blev der nedsat et Udvalg til at behandle en Række Detailspørgsmaal angaaende denne Del af den interskandinaviske Trafik. Dette Udvalg har delt de forskellige Trafikproblemer ud til Behandling i en Række Underudvalg, der paa Mødet Fredag fremsatte Forslag og Planer vedrørende saadanne Spørgsmaal som Rund- og Fællesrejser, Indkvartering, fælles Propaganda og lignende.

Havnemester Bonde død

I den høje Alder af 94 Aar er gamle Havnemester *Anton Bonde* død. I 1892 blev Bonde Havnemester og beklædte denne Post til han i 1922 trak sig tilbage. Ved sin Tiltræden havde han gjort Tjeneste som Frivillig i Flaaden 1864 og siden bl. a. været Fører af en af Thingvallaliniens Baade. Allerede i 1873 knyttedes han til Københavns Havn, hvor hans egentlige Livsgerning faldt. Den gamle Havnemester, der i sit lange Liv oplevede mangt og meget, var vellidt overalt.

Den danske Nordsøflaade

Paa det sidste Fiskeriraadsmøde gav Fiskeridirektøren en Oversigt over Tilvæksten i den danske Fiskeriflaade i de senere Aar. Tilvæksten af Fartøjer fra 5—15 Tons Brutto i Aarene 1930—37 var ca. 369, i Aarene 1933—37 212, medens Tilvæksten af Fartøjer fra 15—55 Tons i 1930—37 var ca. 155, i Aarene 1933—37 ca. 50. Tog man Fartøjerne fra Esbjerg, Skagen og Frederikshavn, var Antallet fra 1929—37 steget med 145, fra 1933—37 med 71. Det er altsaa helt forkert, bemærker »Fiskeribladet«, naar det har været paastaet, at den danske Nordsøflaade skulde være vokset med 400 Fartøjer i Løbet af en kortere Aarrække.

Dansk nautisk Almanak 1939

I det sædvanlige smukke Udstyr har Iver C. Weilbach & Co. udsendt sin Dansk nautisk Almanak 1939.

Denne Almanak, der første Gang udsendtes i 1922 som en lille Bog, er nu svulmet op til et større Værk, der omfatter Tabeller over alle til Navigation brugelige astronomiske Elementer, ordnet paa en let overskuelig Maade. Omslagsbilledet forestiller Rederiet J. Lauritzens nye Skoleskib »Rømø« for fulde Sejl som Symbol paa Danmarks Anerkendelse af Sejlskibsuddannelsens Nødvendighed for Navigatorer.

Dansk nautisk Almanak indeholder desuden Tidevands-tabeller, Internationale Søvejsregler o. s. v. samt mange Tabeller til Brug for Navigeringen.

En længere Artikel: The Air Almanac, gør Rede for Udviklingen af astronomisk Navigation og anviser moderne Metoder med meget store Lettelser ved Beregningen af Observationerne. Højdemetoden er efterhaanden blevet den vigtigste, og Udviklingen er gaaet i Retning af at fremskaffe saadanne Hjælpemidler, der er egnet til at simplificere det manuelle Regnearbejde ved Højdemetoden. Som Led i disse Bestræbelser er The Air Almanac udarbejdet for paa lettere Maade at faa Elementer til Højdemetoden — nemlig Timevinklen og Deklination: disse Elementer gives for smaa Tidsintervaller med saadanne Interpolationstabeller, at Timevinklen let kan udlages til ethvert Sekund i Aarets Løb, saaledes at en betydelig Besparelse i Tid opnaas ved Udtagelse af et Himmellejemes Timevinkel og Deklination. The Air Almanac er uundværlig for Luft-Navigation, til hvilket Formaal den er udarbejdet, men den har stor Interesse for Navigatorer, og Artiklen belyser Spørgsmaalet indgaaende og forstaaeligt.

Dansk nautisk Almanak faas i enhver Boghandel og koster Kr. 2,50. Den har allerede saa mange sikre Læsere, der med Interesse spørger efter den, at yderligere anbefaling er overflødig.

Flinterendens Uddybning

Den svenske Vej- og Vandbygningsstyrelse har afgivet en Betænkning om Flinterendens Uddybning, og henstiller deri at stille Forslag i Rigsdagen om Bevilling af de fornødne Midler til Uddybning af Farvandet gennem Flinterenden til 9 Meter og til Farvandets Forsyning med faste Fyr. Forslaget skulde gaa ud paa, at der anvises 2 Millioner Kr. for næste Finansaar.

Det oplyses nu, at Styrelsen tidligere har beregnet Omkostningerne for en Uddybning til 9 Meter og en Farvandsbredde af 215 Meter til 8,4 Millioner Kroner. For Bygning af faste Fyr kommer hertil yderligere 2,850,000 Kr., men naar disse Fyr bygges, kan de to Fyrskibe indtages, hvilket vil medføre en Besparelse for Staten paa 45,000 Kr. aarlig. Med en Uddybning til 9 Meter Dybde og 215 Meter Bredde vil Skibe med indtil 8,5 Dybgaende kunne hesejle Farvandet. De samlede Udgifter bliver efter Beregningen saaledes 11,25 Millioner Kroner, og Arbejdets Gennemførelse er beregnet til 4—5 Aar.

Planens Gennemførelse skal kunne medføre en direkte Besparelse for Skibsfartserhvervet paa 320,000 Kr. pr. Aar, hvortil kommer den omtalte Besparelse for Fyrbelysningen med 45,000 Kr. aarlig. Disse Beløb udgør, som man vil se, ikke normal Rente af den beregnede Anlægs-kapital. Tager man imidlertid i Betragtning de med Farvandets Uddybning forbundne indirekte Fordele for Skibsfarten og de dermed sammenhængende Erhvervs-grene, samt ny Trafik, der kan skabes ved Uddybningen, finder Styrelsen, at Foretagendet er af en saadan nationaløkonomisk Betydning, at man kan foreslaa Gennemførelsen af Planen.

Østbornholmske Dampskibsselskab

Det østbornholmske Dampskibsselskab, hvis Bestyrelse har besluttet at indstille til den kommende Generalforsamling, at Selskabet skal sælge Dampskibet »Nordbornholm« til Chile for 700,000 Kr., har af Svea-Bolaget i Stockholm købt Damperen »Carl von Linné« for 47,000 svenske Kr. for i Vinter at opretholde Trafikken mellem østbornholmske Havne og København med denne Damper. Derefter er det Hensigten at sælge den paany, idet man til den kommende Sommer vil have to nye Motorskibe, der skal leveres fra Aalborg Skibsværft, til Disposition.

Pludselig død

Styrmænd *Peder Jørgensen Pedersen*, s.s. »Niels R. Fin- sen«, er pludselig død, ramt af et Hjerteslag, mens Skibet laa i Antwerpen Havn. Styrm. Pedersen var hjemmehørende i Sønderho paa Fanø, hvor han efterlader sig Hustru og en voksen Søn. Hans Lig vil blive ført til Sønderho og begravet der. Styrmænd Pedersen blev kun 54 Aar gammel.

»Dingaan« — Flyvning til Sydafrika

Det hollandske Luftfartsselskab K. L. M. paa tænker i Aar at udføre en Julepost-Flyvning til Sydafrika. Maskinen skal starte den 10. December fra Amsterdam og følge den sædvanlige østafrikanske Rute til Pretoria, hvor Ankomsten skal finde Sted den 15. December. Efter nogle Dages Ophold her fortsætter Maskinen til Kapstaden.

Tilhæftningen begynder den 26. December og følger denne Gang den afrikanske Vestkyst og gaar tværs over Sahara. Nytaarsaften skulde Maskinen efter al Beregning aller være tilbage i Amsterdam.

»Karimata«s eventyrlige Opgaver

Efter at det hollandske Uddybningsfartøj »Karimata« har opgivet at finde Guldet fra »Lutine« ved Zuiderzøens Munding, har de energiske Bjergere planlagt et nyt Arbejde. Denne Gang gælder det Ostindie-Kompagniets Sejl- skib »Grosvenor«, der i 1782 sank paa Østkysten af Syd- Afrika ved det nuværende Pondoland. Skibet siges at have haft uhorle Rigdomme ombord, deriblandt Ædelstene for 517,000 Lstr., Guldbarrer til en Værdi af 420,000 Lstr. og Guldmønt til 1,717,000 Lstr. Officielt blev Ladningens Værdi opgivet til mellem 40 og 50 Millioner Kroner, men sandsynligvis har den været meget større.

Der har altid hvilet et Skær af Mystik over de Varer, som i al Hemmelighed blev bragt ombord i »Grosvenor« i Ceylon. Det fortælles, at der ombord i Skibet fandtes intet mindre end den berømte og fantastisk kostbare Paa- fugletrone fra Stormogulens Palads i Delhi.

Der blev ikke foretaget noget Bjergningsforsøg for mere end hundrede Aar efter Forliset. Men senere har der været udrustet adskillige Ekspeditioner, lokket af de store Værdier.

Juleposten til Skoleskibet »Danmark«

Skoleskibet Danmark ventes at være ved Curacao i Julen.

7. December er sidste Dag for Afsendelse af Julepost fra København over Købmagergades Postkontor.

Breve kan som Maksimum have Dimensionerne 45×30 ×3 cm og maa veje indtil 1 kg. Forsendelserne maa ikke indeholde Tobak. Af Hensyn til Forsendelsesom- kostningerne og Toldvanskelighederne fraraades det at sende almindelige Pakker til Skoleskibet.

Ned med 21 Mand?

Den islandske Trawler »Olafur«, der fiskede i Grøn- landshavet, befrygtes at være forlist med hele sin Be- sætning paa 21 Mand.

Lyssignaler ved Nyhavnsbroen

I December 1936 blev der indført den Ændring i Regle- mentet for Ordenens Opretholdelse i Københavns Havn, at der fra Frederiksholmskanalbroen vises Lyssignaler for Gennemsejlingen saavel ved Dag som ved Nat, og Signal- givningen fra nævnte Bro indrettedes ligesom ved Knip- pelsbro og Langebro. Herefter er Nyhavnsbroen den eneste bevægelige Bro i Havnen, hvorfra saadanne Signaler ikke gives, og Havnedirektøren foreslaar nu, at denne Ulighed ophæves, og Reglementet ændres i Overensstem- melse hermed.

PERSONALIA

Dødsfald

Fhv. Færgemand *Emil Petersen*, der i en Menneske- alder arbejdede for Det Forenede Færgeselskab ved Told- boden, er død, 79 Aar gammel.

Emil Petersen tilhørte en gammel Færgemandsslægt. Hans Far var Færgemand før ham, og hans Søn er ansat i Færgeselskabet. Petersen var meget afholdt af de man- ge, han kom i Forbindelse med under Arbejdet i Havnen.

POSITIONSLISTE PR. 15. NOVEMBER 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Danzig 14.11.
 s.s. *Aaro* ank. Stavanger 7.11.
 s.s. *Aaro*, Bastrup, ank. Wilmington Del. 9.11.
 s.s. *Aase* ank. Antwerpen 3.11.
 m.s. *Aase Mærsk* afg. Rotterdam 23.10.
 s.s. *Absalon* ank. Grangemouth 8.11.
 m.s. *African Reefer* afg. London 15.11.
 m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, afg. Aden til Singapore 11.11. udg.
 s.s. *Agnete* ank. Hull 5.11.
 s.s. *Agnete Mærsk* ank. Windsor, N.S. 3.11.
 s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 19.10. til Rosario.
 s.s. *Alf* pass. Skagen 9.11. vestg.
 s.s. *Alfa* pass. Helsingør 11.11.
 s.s. *Algarve* afg. Algier 12.11. til Alexandria.
 s.s. *Algier* afg. Antwerpen 10.11. til Casablanca.
 m.s. *Almena* afg. New York 27.10. til Azua.
 m.s. *Alsia*, Borch, afg. Port Said til Aden 14.11. udg.
 s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Portland, Maine 14.11.
 m.s. *American Reefer* afg. San Francisco 6.11.
 m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Los Angeles til Kingston 5.11. hjg.
 m.s. *Anglo Mærsk* afg. Falmouth 10.11. til St. Kitts.
 s.s. *Anna* ank. Lissabon 15.11.
 m.s. *Anna Mærsk* afg. Hongkong 5.11.
 m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Hamburg 12.11. hjg.
 s.s. *Anne* afg. New York 22.10. til Searsport.
 m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 13.11. til Stavanger.
 m.s. *Arizona* afg. Esbjerg 8.11. til River Plate.
 s.s. *Arnold Mærsk* afg. Kopervik 7.11. til Hoyanger.
 m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Konan 9.11.
 m.s. *Asia*, Andersen, ank. Adduatoll 11.11. udg.
 s.s. *Askø*, Hansen, ank. Danzig 10.11.
 s.s. *Aslaug* pass. Gibraltar 10.11. østg.
 m.s. *Asnæs* pass. Dunnet Head 9.11.
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, forv. ank. San Pedro 13.11.
 s.s. *Astra* ank. Hampton Rds. 9.11.
 s.s. *Astrid*, Madsen, i canadisk Timecharter.
 m.s. *Australian Reefer* afg. Alexandria 15.11.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Cape Agulhas p. R. t. Sydney 27.10. udg.
 s.s. *Avance* afg. Korsør 2.11. til Kemi.

B

s.s. *Belgien* ank. Oslo 7.11.
 m.l. *Bente Mærsk* afg. Port Arthur 31.10.
 s.s. *Bertha* afg. Lemvig 9.11. til Boston.

s.s. *Bergenhus* ank. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Bes* pass. Southend 13.11.
 s.s. *Betta* afg. Larne 15.11.
 s.s. *Betty Mærsk* ank. London 11.11.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Charlottetown 13.11.
 s.s. *Birgitte* afg. Antwerpen 5.11.
 s.s. *Birte*, Andersen, ank. Dublin 11.11.
 s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. Rotterdam 12.11.
 m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Nakskov 7.11.
 m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. New York 29.10. til Antwerp.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 14.11. til Amsterdam.
 m.s. *Brazilian Reefer* afg. Baires 12.11.
 s.s. *Brasilien* afg. Neufahrwasser 30.10. til River Plate.
 s.s. *Britta* pass. Gibraltar 12.11.
 s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Hamburg 9.11.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Freetown 13.11. til Rotterdam.
 s.s. *Broholm* ank. Esbjerg 15.11.
 s.s. *Brynhild* ank. Natal 12.11.

C

m.s. *California* afg. Pernambuco 14.11. til Madeira.
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Kbhvn. til Stockholm 15.11. hjg.
 m.s. *Canadian Reefer* afg. Rio de Janeiro 13.11.
 s.s. *Carmen* ank. Fowey 15.11.
 m.l. *Caroline Mærsk* afg. Port Arthur 17.10.
 s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 15.11. til Odense.
 m.s. *Chastine Mærsk* ank. Aden 10.11.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Puntarenas 9.11.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Las Palmas til Durban 2.11. udg.
 m.s. *Chr. Holm* afg. Aruba 14.11. til Rio.
 s.s. *Christiansborg* ank. Varna 12.11.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Quebec 9.11. til West Indies.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Sorel 3.11.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Gdynia 12.11.
 s.s. *Clara*, Jensen, ank. Danzig 13.11.
 m.s. *Columbia*, Bronér, forv. afg. Osaka 17.11.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Beira 27.10. til Durban.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Cape Breton Island 9.11.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Dagmar* afg. Oran 15.11.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Stockholm 9.11. til Norrkøping.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Amsterdam 14.11.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Shanghai 16.11. udg.
 m.s. *Danmark* ventes Rotterdam 20.11.
 s.s. *Delaware* afg. Sauda 29.10. til Baltimore.
 m.s. *Duala*, Larsen, pass. Mona p. R. t. Göteborg 6.11. hjg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15.11.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEW YORK.....	479,00	AMSTERDAM.....	258,85
BERLIN.....	191,10	STOCKHOLM.....	115,55
PARIS.....	12,70	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,00	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108,00	PRAG.....	16,06
ROM.....	25,40	WARSAWA.....	90,65

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Kuba 24.10.
s.s. *Edu. Nissen* ank. Boston 6.11.
s.s. *Effe Mærsk* afg. Archangel 31.10.
s.s. *Egholm* ank. Izmir 14.11.
m.s. *Egyptian Reefer* afg. Los Angeles 12.11.
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Curacao 3.11.
s.s. *Elie, Rasmussen*, ank. Summerside 13.11.
s.s. *Elisabeth* ank. Pernøviken 6.11.
s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Antwerpen 31.10.
s.s. *Ellen* afg. Danzig 2.11. til Southampton.
s.s. *Ellensborg* pass. Kbhvn. 14.11.
s.s. *Else* afg. Kemi 15.11.
s.s. *Emanuel* ank. Kotka 11.11.
s.s. *Emilie Mærsk* ank. Alexandria 31.10.
m.l. *Emma Mærsk* afg. Bahrein Isl. 13.10.
s.s. *Energi* afg. Skellefteå 12.11. til Antwerp.
s.s. *England*, Slengade, ank. Antwerp 13.11.
s.s. *Enigheden* ank. Leningrad 6.11.
s.s. *Erik Boye* ank. Antwerpen 11.11.
s.s. *Erindring* afg. Marstal 14.11. til Leningrad.
s.s. *Erna* ank. Messina 12.11.
m.s. *Erria, Mouritzen*, pass. Azores p. R. t. St. Thomas 10.11. udg.
s.s. *Ester* pass. Holenau 13.11.
s.s. *Esther Maria, Lüsberg*, afg. Cardiff 12.11.
s.s. *Estland, Fischer*, ank. Riga 11.11.
s.s. *Estrid* pass. Barry 3.11. p. R. t. Rio.
m.s. *Europa, Rasmussen*, ank. New Westminster 7.11. udg.

F

s.s. *Fanø, Korff*, afg. Boston (Lines) 9.11.
m.sk. *Fanø* afg. Flensborg 15.11.
s.s. *Finland* ank. Antwerpen 10.11.
m.s. *Fionia, Kragelund*, ank. San Francisco 8.11. hjg.
s.s. *Flynderborg* afg. Casablanca 12.11.
s.s. *Frankrig* afg. Rouen 9.11. til Leith.
s.s. *Fredensborg* pass. Skagen 15.11.
s.s. *Frederiksborg* pass. Hanstholm 15.11.
s.s. *Freya* afg. Rouen 3.11. til Goole.
s.s. *Frida* pass. Cristobal 13.11.
s.s. *Frode* afg. New York 7.11. til Oslo.
s.s. *Fylla* pass. Kbhvn. 8.11.

G

s.s. *Georgia* afg. New Orleans 10.11. til Norfolk, Va.
s.s. *Gerd* ank. Hampton 1.11.
s.s. *Gerda* pass. Dungeness 11.11.
s.s. *Gerda Toft* ank. Murmansk 14.11.
m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Baltimore 4.11.
s.s. *Gorm* ank. Houston 14.11.
s.s. *Grete* pass. Teneriffa 12.11.
m.s. *Grete Mærsk* afg. Panama 3.11.
s.s. *Grønland, Mortensen*, afg. Lapaluoto 6.11. til Antwerp.
s.s. *Gudena* ank. Kbhvn. 9.11.
s.s. *Gudrun* ank. Garston 10.11.
m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Philadelphia 3.11.
s.s. *Gunhild* afg. Antwerpen 3.11. til Dublin.
s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Dungeness 26.10. p. R. t. Alexandria.
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 29.9.
s.s. *Gyda* afg. Hull 3.11. til Oslo.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Kbhvn. 11.11.
s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Esbjerg 13.11. til Immingham.
s.s. *Halfdan* afg. Dunkirk 12.11. til Middelfart.
s.s. *Halland, Andersen*, afg. Granton 10.11. til Viipuri.
s.s. *Hanne* pass. Skagen 9.11. vestg.
s.s. *Hans, From*, ank. Kbhvn. 17.11.
s.s. *Hans Broge* pass. Ushant 1.11.
s.s. *Hans Mærsk* afg. Antwerpen 3.11.
s.s. *Harald* afg. Swansea 14.11. til Kbhvn.
s.s. *Harriet* ank. Antwerpen 13.11.
s.s. *Helene* ank. Gravesend 12.11.
s.s. *Helga* pass. Cristobal 10.11.
m.s. *Helvig* afg. Alexandria 4.11. til Tel Aviv.
m.s. *Henning Mærsk* afg. Le Havre 4.11.
s.s. *Henry Tegner* ank. Gravesend 11.11.
m.s. *Herdis* ank. Liverpool 11.11.
m.s. *Hulda Mærsk* ank. Kbhvn. 3.11.
s.s. *Hilde* ank. Danzig 2.11.

s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 14.11.
s.s. *Holland* ank. Shields 11.11.

I

m.s. *India, Krarup*, ank. Hamburg 13.11. hjg.
s.s. *Inga, Rasmussen*, ank. Preston 8.11.
s.s. *Ingeborg S.* ank. Catania 31.10.
s.s. *Inger* ank. Stockholm 15.11.
s.s. *Inger Toft* afg. Barry 7.11.
s.s. *Irene Maria, Ewers*, afg. Zeebrugge 15.11.
s.s. *Irland, Meinertz*, afg. Montreal 10.11. til Odense.
s.s. *Ivan Kondrup, Larsen*, ank. Bordeaux 10.11.
s.s. *Ivar* ank. Kbhvn. 29.10.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 13.11.
s.s. *Jakob Mærsk* ank. St. John, N.B. 3.11.
m.l. *Jane Mærsk* ank. Tuxpam 3.11.
m.s. *Java, Christensen*, afg. Penang til Port Said 9.11. hjg.
s.s. *Jenny* ank. Londonderry 12.11.
s.s. *Jessie Mærsk* afg. St. John 31.10.
s.s. *Johanne* afg. Kotka 12.11.
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Bordeaux 31.10. til Saffi.
s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 15.11. til Aalborg og Aarhus.
s.s. *Jonna* afg. Hamburg 13.11.
s.s. *Juliane* afg. Lorient 6.11.
m.s. *Jullandia, Topp*, afg. Malacca til Port Swettenham 15.11. hjg.
s.s. *Jutta* ank. Bristol 9.11.
s.s. *Jytte* afg. Blyth 19.10. til Kbhvn.
s.s. *Jægersborg* ank. Danzig 13.11.

K

s.s. *Kai, Friis*, ank. St. Louis du Rhone 9.11.
s.s. *Kalo, Brockmann*, afg. New York 9.11.
s.s. *Karen* afg. Delfzyl 9.11. til Emden.
s.s. *Karen Toft* ank. Bayonne 11.11.
s.s. *Karla* pass. Dungeness 12.11.
s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 8.11. til Manchester.
m.l. *Katrine Mærsk* afg. Port Arthur 2.11. til Balboa.
s.s. *Keiserinde Dagmar* ank. Amsterdam 7.11.
s.s. *Kentucky* afg. New York 25.10. til Oslo.
s.s. *Kirsten* ank. Dublin 29.10.
s.s. *Kirsten Mærsk* pass. Dungeness 11.11. østg.
s.s. *Kjøbenhavn, Sigvardt*, ank. Bordeaux 3.11.
s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
s.s. *Knud Villemoes* ank. Esbjerg 9.11.
s.s. *Knut* afg. Tunis 27.10. til Dubrovnik.
s.s. *Kongea* ank. Aalborg 26.10.

L

s.s. *Laila* ank. New York 10.11.
m.s. *Lalandia, Frandsen*, afg. Port Said til Marseille 14.11. hjg.
s.s. *Lars Kruse* ank. Gdynia 1.11.
s.s. *Laura* afg. Rio de Janeiro 13.11.
m.s. *Leise Mærsk* afg. San Francisco 26.10. til Yawala.
s.s. *Lica Mærsk* afg. Gravesend 4.11. til Batum.
s.s. *Lifland, Hartmann*, ank. Aalborg Værft.
s.s. *Lilian* afg. Purfleet 14.11.
s.s. *Lilleborg* pass. Fair Isl. 13.11.
s.s. *Lily* ank. Warkworth 4.11.
s.s. *Linda* afg. Bordeaux 12.11.
s.s. *London, Hansen*, ank. Leningrad 30.10.
s.s. *Lotta* ank. Uleåborg 14.11.
m.s. *Lotte* ank. Rendsburg 2.11.
m.s. *Louisiana* ank. Kbhvn. 14.11.
m.s. *Lundby* i Montreal forv. afg. Port Alfred 18.11. til New York.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Barrow 3.11.
s.s. *Magnus* ank. Riga 13.11.
s.s. *Maja* ank. Helsingfors 14.11.
m.s. *Mataya, Nielsen*, pass. Mona p. R. t. Kbhvn. 6.11. hjg.
s.s. *Manø, Albertsen*, ank. Hamburg 11.11.
m.s. *Marchen Mærsk* afg. Yokohama 9.11. til New York.
s.s. *Margit, Johansen*, ank. Burntisland 10.11.
s.s. *Margrete* ank. Klaipeda 5.11.
s.s. *Margrethe* afg. Kbhvn. 12.11. til London.
s.s. *Marianne* ank. Pillau 9.11.
m.l. *Marie Mærsk* afg. Rotterdam 29.10.
s.s. *Marie Toft* ank. Gdynia 15.11.
s.s. *Marna* ank. Arica 12.11.
m.s. *Marocco* ank. Lissabon 14.11.
s.s. *Marit Mærsk* pass. Spurn Hd. 11.11. indg.
s.s. *Martin Carl, Christiansen*, afg. Wilmington NC. 12.11.
s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Nørresundby 7.11.
s.s. *Marx* afg. Goole 11.11. til Kbhvn.
s.s. *Maryland* ank. Neufahrwasser 15.11.
s.s. *Mathilde Mærsk* afg. London 4.11. til Antwerpen.
m.s. *Meonia, Sørensen*, afg. Singapore til Bangkok 12.11. udg.
s.s. *Mercur* afg. Aarhus 27.10. til Lübeck.
s.s. *Mette* ank. Aalborg 24.9.
s.s. *Michael Jebsen* ank. Hongkong 23.9.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Bordeaux 8.11.
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Kemi 11.11. til Kbhvn.
 s.s. *Najaden* afg. Veitsiluoto 12.11.
 s.s. *Nancy* ank. Kbhvn. 14.11.
 s.s. *Nerma* pass. Ushant 13.11.
 s.s. *Nevada* afg. Bahia 6.11. til Madeira.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Cristobal 8.11.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Savannah 1.11.
 s.s. *Niels R. Finsen* ligger i Antwerpen.
 s.s. *Niobe* ank. St. Nazaire 15.11.
 s.s. *Norco* pass. Skagen 5.11. p. R. t. Antwerpen.
 m.s. *Nordbo* ank. Newport 4.11.
 s.s. *Nordborg* ank. St. Stephen 14.11.
 s.s. *Nordby* ank. Danzig 8.11.
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 31.10. til Yokohama.
 m.s. *Nordfarer* ank. Buenos Aires 28.10.
 m.s. *Nordhavet* afg. Dakar 29.10. til Buenos Aires.
 m.s. *Nordhval* afg. Tacoma 15.10. til Yokohama.
 m.s. *Nordkap* afg. Jasksonville 3.11. til New York.
 s.s. *Nordlys* ank. Hull 13.10.
 m.s. *Nordpol* afg. Saigon 27.10. til Yokohama.
 m.s. *Nordvest* ank. Marmugao 28.10.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Buenos Aires 8.11.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 15.11.
 s.s. *Olaf* ank. Antwerpen 12.11.
 s.s. *Olga* afg. Gdynia 7.11.
 m.s. *Olga S.* pass. Dungeness 10.11. vestg.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. London 7.11. til Zeebrügge.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Montreal 8.11.
 m.s. *Oregon* afgaar Santos 21.11. til Rio.
 s.s. *Orion* ank. Bremen 7.11.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Omega 22.10. til Marseilles.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Montreal 3.11.
 s.s. *Ove Toft* afg. Cardiff 7.11.

P

s.s. *P. Madsen* ank. St. John 8.11.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Casablanca 3.11.
 m.s. *Panama*, Paulsen, ank. Hamburg 14.11. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 6.11.
 s.s. *Paula* afg. Gdynia 15.11.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Gibraltar p. R. t. London 15.11. hjg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Philadelphia 4.11.
 s.s. *Pia* pass. Ushant 11.11.
 s.s. *Polly* ank. Waija 8.11.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Malmø 9.11. til Grangemouth.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Alexandria 10.11. til Jaffa.
 s.s. *Randa* ank. Kemi 13.11.
 s.s. *Riga* afg. Swansea 12.11.
 s.s. *Rigmor* afg. Kbhvn. 9.11. til Danzig.
 s.s. *Rikke* afg. Baltimore 19.10. til Hamburg.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 14.11.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Archangel 31.10.
 s.s. *Robert* ank. Yxpila 5.11.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. London 23.10.
 s.s. *Rosenborg* ank. Kemi 14.11.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 15.11. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. New York 29.9.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Hamburg 13.11.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Rotterdam 12.11.
 s.s. *Scolia*, Nielsen, pass. Brunshüttel 13.11.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Rotterdam 13.11.
 m.s. *Scandia*, Væring, ank. Hamburg 13.11. udg.
 s.s. *Selma* pass. Gibraltar 15.11.
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 2.11.

m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Ushant p. R. t. Los Angeles 14.11. udg.
 s.s. *Sicilien* ank. Beyrouth 13.11.
 s.s. *Signe* ank. Blyth 10.11.
 s.s. *Sigrud* afg. Kbhvn. 3.11. til Leningrad.
 s.s. *Sigrun* afg. Kbhvn. 14.11. til Manchester.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Kotka 12.11. til Zaandam.
 s.s. *Skagen* ank. Dunkirk 13.11.
 s.s. *Skagerak* afg. Tyne 7.11.
 s.s. *Skandia* afg. Rotterdam 14.11. til Southampton.
 s.s. *Skjold* ank. Havre 15.11.
 s.s. *Skodsborg* ank. Bayonne 12.11.
 s.s. *Silkeborg* afg. Ostende 14.11.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 13.11.
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Kbhvn. 2.11. til Portland.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. London 3.11.
 s.s. *Sophie* ank. Riga 4.11.
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen 14.11. til Randers.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Key West 10.11. til New Orleans.
 s.s. *Stella* ank. Alexandria 13.11.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Cowichan 12.11.
 m.s. *Stensby* forv. til Taku Bar ca. 20.11.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Vilvorde 4.11.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. London 3.11.
 s.s. *Svanhild* afgik Newport News 14.11. til Houston.
 s.s. *Svanholm* afg. Neapel 14.11. til Syracus.
 s.s. *Svend Pii* pass. Las Palmas 7.11.
 s.s. *Søborg* pass. Ushant 14.11.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 15.11. til Aalborg.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Freemantle 14.11.
 s.s. *Tanja* afg. Dartmouth 14.11.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Francisco 5.11.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Danzig 17.11.
 s.s. *Tekla* pass. Dungeness 5.11. p. R. t. Dunkirk.
 s.s. *Tennessee* ank. Halmstad 13.11.
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 4.11.
 s.s. *Tomsk* afg. Horsens 12.11. til Antwerpen.
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Danzig 17.11.
 s.s. *Tove* pass. Hirtshals 1.11. p. R. t. Calais.
 s.s. *Tovell*, Bang, afg. Prinzapolka 13.10.
 s.s. *Transporter* ank. Kbhvn. 13.11.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Nykøbing Mors 16.11.
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 15.11. nordover.
 s.s. *Tula* afg. Kbhvn. 12.11. til Antwerpen.
 m.s. *Tunis* afg. Kbhvn. 14.11. til Antwerpen.
 m.s. *Tureby* i Buenos Aires, derefter i Rosario, Santa Fe New York.

U

s.s. *Uffe* ank. Leith 9.11.
 s.s. *Ulla* pass. Canary 10.11.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Dunnet Head 25.10.
 s.s. *Uranienborg* pass. Balboa 14.11.

V

s.s. *Valborg* ank. Boston 8.11.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Thisted 11.11.
 s.s. *Venus* pass. Fame Point 10.11.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Archangel 2.11.
 s.s. *Viborg* pass. Kbhvn. 11.11.
 s.s. *Viola* pass. Beachy Hd. 13.10. p. R. t. Amerika.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 15.10. til Rosario.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Cape Town 9.11.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Gibraltar 8.11.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Gdynia 12.11.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 15.11. til Kbhvn.

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Rochefort 13.11.

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

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400 HELSINGØR · DANMARK Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

SHIP-BUILDING SHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS

Aalborg Værft A/s

Telegrams: YARD Telephone: STATE 9.

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

R A N D E R S

Telefon 2663

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

AARHUS

STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: Rotterdam Telephone: 24880 (8 Lines)
Vinkoco

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2 Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul
fra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
DANMARK
H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN



Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træske
Patent Manje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

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

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846. TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 16. November 1938.

Nr. 46.

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

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

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Fortegnelse over *danske og islandske* Fyr og Taagesignalstationer (A) samt Radiofyr, Undervandssignalstationer og Kystradiostationer (B) 1938. (Sluttet den 19. Oktober 1938. Inkl. E. f. S. Nr. 42 for 1938). Pris: Kr. 5,00.

Annulleret er: Fortegnelse over *danske og islandske* Fyr og Taagesignalstationer (A) samt Radiofyr og Undervandssignalstationer (B) 1934.

I. Østersøen.

3256. (P). Sverige. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden. Midlertidig Fyrbelysning.
(U. f. s. Nr. 44/2996 Stockholm 1938.)

Omkring den 1. December d. A. iværksættes nedennævnte midlertidige Fyrbelysning:

1. Paa *Norra Midsundsgrundet* Varde paa $56^{\circ} 39',_{44}$ N. $16^{\circ} 24',_{80}$ E. tændes et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s. Flammens Højde: c. 4,5 m. Synsvidde: 8 Sm.

2. NNW. for *Kalmar Tredingsgrund* paa $56^{\circ} 39',_{52}$ N. $16^{\circ} 24',_{08}$ E. udlægges en sort Lystønde, der viser hvidt Hurtigblink, 90 Blink pr. Min. Flammens Højde: 3,2 m. Synsvidde: 8 Sm.

Ovennævnte midlertidige Fyr holdes tændt til omkring 1. Maj 1939, dog med Forbehold overfor Lystønden under Isforhold.

3257. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Ljusnefjärden. Løbet til Nyhamn. Sømærke inddrages.

(U. f. s. Nr. 44/2992. Stockholm 1938.)

I Løbet af 1938 inddrages den sorte Stage paa $61^{\circ} 13',_{14}$ N. $17^{\circ} 10',_{33}$ E., NW. for *Stångharen*.

3258. Sverige. Bottniske Bugt. Fyrtaarne forsynet med rødt Bælte.

(U. f. s. Nr. 42/855. Stockholm 1938.)

1. Nedennævnte Fyrtaarne er blevet forsynet med et 0,6 m bredt Bælte midt paa Fyrlanteren: *Bergskäret* c. 64° 48',6 N. 21° 07',3 E. *Sikeå* c. 64° 08',4 N. 20° 59',4 E. *Järnäs—Sandö* c. 63° 28',0 N. 19° 37',2 E. *Kyrkhälludden* c. 63° 28',7 N. 19° 36',6 E. *Bonässund* c. 63° 15',1 N. 18° 46',6 E. *Rone Flase* c. 63° 04',4 N. 18° 38',7 E.

2. *Leskär* Fyrtaarn paa c. 65° 08',2 N. 21° 38',0 E. er forsynet med et 2,2 m bredt rødt Bælte foroven.

3. *Gåsören* Fyrtaarn paa c. 64° 39',9 N. 21° 19',3 E. er forsynet med et 3,5 m bredt rødt Bælte foroven.

4. *Husum* Fyrtaarn paa c. 63° 18',4 N. 19° 08',3 E. er forsynet med et 1,5 m bredt rødt Bælte foroven.

5. *Skommarskalen* Fyrtaarn paa c. 63° 12',3 N. 18° 53',3 E. er forsynet med et 1,3 m bredt rødt Bælte foroven.

3259. Sverige. Bottniske Bugt. Holmön. Byviken Fiskerihavn. Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 43 2910. Stockholm 1938.)

Paa Yderenden af Havnepieren er paa 63° 48',35 N. 20° 52',35 E. tændt et nyt Fyr, der viser grønt Hurtigblink, 90 Blink pr. Min. Flammens Højde: c. 4,3 m. En Fyrligte paa en c. 1,5 m høj Fyrbaake. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 150° til c. 30°. — Brændetid: Fra Skibsfartens Aabning til 20. Maj og fra 20. Juli til Skibsfartens Ophør.

3260. (T). Finland. Bottniske Bugt. Pohjois Kraaseli Baake ødelagt.

(U. f. s. Nr. 31/825. Helsingfors 1938.)

Pohjois Kraaseli Baake paa 65° 39' 28" N. 24° 17' 00" E. er ødelagt. Baaken vil blive genopført i Løbet af Foraaret 1939.

3261. Finland. Finske Bugt. Suursaari. Taagesignal atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 31/820. Helsingfors 1938.)

Taagesignalet ved *Hoglands norra nedre (Pohjoisrivi)* Fyr paa c. 60° 06' N. 26° 57' E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 42.2984 1938.)

3262. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Parrio. Oplysning om Fyr.

(U. f. s. Nr. 31 821. Helsingfors 1938.)

Fyret *Parrio* paa 60° 27' 32" N. 27° 42' 35" E. er nedlagt og erstattet af et nyt Fyr paa 60° 27' 22" N. 27° 42' 19" E. Fyret viser afvekslende hvidt og rødt Lys samt grønt og rødt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 5,5 m. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| 1. Grønt Lys med En-Fmk. | i Pejl. fra c. 316° til c. 329°. |
| 2. Afvekslende hvidt og rødt Lys | — - c. 329° - c. 340°. |
| 3. Rødt Lys med En-Fmk. | — - c. 340° - c. 42°. |
| 4. Grønt Lys med En-Fmk. | — - c. 42° - c. 94°. |
| 5. Afvekslende hvidt og rødt Lys | — - c. 94° - c. 99°. |
| 6. Rødt Lys med En-Fmk. | — - c. 99° - c. 156°. |

(E. f. S. Nr. 44/3123 1938. Kort Nr. 277.)

3263. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Santio Fyr nedlagt.

(U. f. s. Nr. 31/824. Helsingfors 1938.)

Santio Fyr paa 60° 27' 17" N. 27° 43' 20" E. er nedlagt.

(Kort Nr. 277.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**3264. Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Sømærker inddraget for Vinteren. Havnefyr slukket.**

Stagerne med Koste, der afmærker Sejløbet til *Hellerup* Lystbaadehavn, er inddraget for Vinterperioden og det grønne, faste Fyr paa E.-lige Møllehoved slukket. c. 55° 43',9 N. 12° 35',2 E.

- 3265. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Havnearbejder. Afmærkning flyttet.**
(U. f. S. Nr. 42 2372. Stockholm 1938.)
Opfyldningen af *Industrihavnsrendens* Bølgebryder fortsættes stadig. De 2 grønne Flagprikker paa c. $55^{\circ} 37',_0$ N. $12^{\circ} 59',_3$ E. er flyttet c. 340 m i NW.-lig Retning fra det W.-lige Endepunkt af Bølgebryderen til c. $55^{\circ} 37',_6$ N. $12^{\circ} 59',_0$ E. Udkastning af Fyld finder Sted mellem de to Prikker og Bølgebryderens Endepunkt. Dybden paa dette Omraade er paa sine Steder ikke mere end c. 1 m, hvorfor Fartøjer ikke bør passere over det nævnte Omraade.
(E. f. S. Nr. 39/3048 1937.)
- 3266. (T). Danmark. Store-Bælt. Kerteminde Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**
Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 13.—17. December d. A., begge Dage inklusive, i *Kerteminde Bugt m. v.*
Skydepladsen begrænses af *Fyns Kyst*, Breddeparallellen gennem *Stavreshoved* og af Meridianen $10^{\circ} 48'$ E.
Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.
Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.
Skibe og Fartøjer er forpligtede til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.
Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.
- 3267. (T). Danmark. Store-Bælt. Musholm Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**
Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 13.—17. December d. A., begge Dage inklusive, i *Musholm Bugt.*
Skydepladsen begrænses af *Sjællands Kyst* og Meridianen $11^{\circ} 05'$ E.
Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.
Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.
Skibe og Fartøjer er forpligtede til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.
Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.
- 3268. Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Haar Odde. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.**
Vraget, der i Kortet er angivet at ligge paa c. $55^{\circ} 42',_2$ N. $9^{\circ} 34',_5$ E., N. for den gravede Rende til *Vejle Havn* ud for *Haar Odde*, er fjernet og de to Vragprikker inddraget.
(E. f. S. Nr. 9/561 1933. Kort Nr. 304. Danske Lods, Side 343.)
- 3269. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Mürwik. Oplysning om Bro.**
(N. f. S. Nr. 44/4682. Berlin 1938.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 41/2929 1938, Pkt. 1 meddeles, at Ombygningen af *Württembergbroen* først vil blive paabegyndt om nogen Tid og antagelig tilendebragt i Juli 1939. Broen skal gaa fra $54^{\circ} 48' 40''$ N. $9^{\circ} 27' 24''$ E. i Retningen $8^{\circ},_5$ (ikke som tidligere meddelt i Retningen $6^{\circ},_7$) til den tidligere Bro.
(E. f. S. Nr. 41/2929 1938. Kort Nr. 321 og 319.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3270. (T). Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr og Bifyr. Varierende Lysstyrke. I Slutningen af November d. A. vil der blive foretaget Forsøg med Lamper ved Hals Barre Fyr og Hals Barre Bifyr. Under Forsøgene vil Fyrene vise varierende Lysstyrker, ligesom der vil forekomme enkelte kortvarige Slukninger.
c. 56° 57' N. 10° 26' E.
3271. Danmark. Limfjorden. Nibe. Vinterafmærkning. Sommerafmærkningen i Sejllobet fra *Draget* ind til *Nibe* Havn er inddraget for Vinterperioden og erstattet med sorte Klodsbøjer.
c. 56° 59' N. 9° 38' E.
3272. Danmark. Limfjorden. Kaas Bredning. Jegind Tap. Vrag fjernet. Vraget af Motorjagten *Marie*, der laa sunket paa c. 56° 38',₁ N. 8° 39',₂ E., er fjernet.
(E. f. S. Nr. 45/3197 1938.)
3273. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Bundundersøgelser. Advarsel. I *Tyborøn* Havns Hyttefadebassin ved Havnens W.-Bassin foretages for Tiden Bundundersøgelser. Et i denne Anledning rejst Stillads er om Natten afmærket med en klar Lanterne i c. 3 m Højde. Sejlads til og fra W.-Bassinet bør foregaa med Forsigtighed.
c. 56° 42',₄ N. 8° 13',₆ E.
3274. (P). Sverige. Skagerrak. Kalvöskär—Hamburgsund. Sømærke udlægges.
(U. f. S. Nr. 45/3083. Stockholm 1938.)
I Løbet af 1938 udlægges en Stage med Kost paa 58° 34',₁₈ N. 11° 15',₀₇ E., tæt SW. for 1,₂ m Grunden.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3275. Rusland. Hvide Hav. Cape Gorodetzki. Taagesignal forandret.
(N. t. M. Nr. 2392 London 1938.)
Taagesirenen ved *Cape Gorodetzki* Fyr paa c. 67° 43' N. 40° 58' E. er forandret til at give Et-Stød hver 38^s.
3276. Nordsøen. Cromer NE. Vrag.
(N. t. M. Nr. 51. Trinity House, London 1938.)
Vraget af Dampskibet *Cantabria* ligger sunket paa 53° 01' 10" N. 1° 30' 25" E., c. 9 Sm NE. for *Cromer*. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, er udlagt c. 110 m SW. for Vraget, c. 9 Sm 51° fra *Cromer* Fyr.
3277. Norge. Hardangerfjorden. Eitremnes Fyr forstærket.
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1938.)
Lysevnen i *Eitremnes* Fyr paa c. 60° 05',₀ N. 6° 32',₀ E. er forøget. Fyrets Synsvidde er nu 11,₆ Sm for hvidt Lys.
3278. Norge. Tananger. Rottnesodden. Fyr tændt.
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1938.)
Paa NW.-Pynten af *Rotts* er paa 58° 55' 25" N. 5° 30' 45" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 9^s. Flammens Højde: 12,₂ m. Synsvidde: 7 Sm. Fyrlanterne paa et lille Jernhus paa Stativ. Fyret er synligt hele Horisonten rundt. — Brændetid: 28. Juni—8. Juni.

3279. Danmark. Hanstholm. Oplysning om Havn.

Den W.-lige Havnemole er nu omtrent færdigbygget. Længden er c. 780 m. Havnefyrets Plads paa Yderenden af W.-Molen er $57^{\circ} 07' (39'')$ N. $8^{\circ} 35' (39'')$ E.
(Kort Nr. 259, 255 og 236. Danske Lods, Side 114. Havnelods, Side 83. Fyr-Fort. Nr. 66.)

3280. Danmark. Manø Gyde. Sømærke inddraget for Vinteren.

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Manø Gyde*, paa $55^{\circ} 16' (40'')$ N. $8^{\circ} 28' (45'')$ E. er inddraget for Vinterperioden.

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

3281. (T). Frankrig. Boulogne. Vrag.

(A. a. N. Nr. 44/2794. Paris 1938.)

Et Vrag ligger sunket c. 350 m ESE. for Yderenden af *Digue Carnot* (c. $50^{\circ} 44',5$ N. $1^{\circ} 34',1$ E. En Tønde med grønt Flag (om Natten en rød Lanterne) er udlagt c. 30 m W. for Vraget.

3282. Frankrig. Le Sénéquet. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 44/2795. Paris 1938.)

Le Sénéquet Fyr paa c. $49^{\circ} 05',5$ N. $1^{\circ} 39',7$ W. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver 12^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$. Synsvidde: 15 Sm for hvidt og 11 Sm for rødt Lys.

3283. (T). Frankrig. Saint-Briac Anduvning. Baake forsvundet.

(A. a. N. Nr. 44/2791. Paris 1938.)

Baaken *Les Perronias* paa c. $48^{\circ} 37',7$ N. $2^{\circ} 09',5$ W. er forsvundet.

3284. England W.-Kyst. Wales S.-Kyst. Caermarthen Bugt. Vrag uskadelligjort.

(N. t. M. Nr. 2406. London 1938.)

Vraget af Dampskibet *Fermanagh*, der ligger sunket paa c. $51^{\circ} 42'$ N. $4^{\circ} 36'$ W., $4,3$ Sm 65° fra *Tenby Kirke*, er uskadelligjort og Vragafmærkningen inddraget.
(E. f. S. Nr. 4/252 1938.)

3285. Orkney Øerne. Scapa Flow. Long Hope. Uren Ankerplads.

(N. t. M. Nr. 2390. London 1938.)

Ankerpladsen paa c. $58^{\circ} 49'$ N. $3^{\circ} 10'$ W., $0,68$ Sm 162° fra *Hoy Martello Taarn*, rapporteres at være uren.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3286. Island N.-Kyst. Grimsey NNE. Banke.

(Meddelelse fra Hydrographic Departement, Admiralty. London 1938.)

En Banke, der i NE.—SW. har en Udstrækning af c. $1\frac{1}{2}$ Sm og i NW.—SE. c. 1 Sm og med en mindste Dybde af 80 m paa $66^{\circ} 39' (06'')$ N. $17^{\circ} 54' (47'')$ W., er fundet c. 6 Sm NNE. for *Grimsey*.

(Kort Nr. 212, 270. 239 og 147. Islandske Lods, Side 133.)

3287. Island N.-Kyst. Eyjafjordur. Akureyri. Sømærker inddraget.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

De to Stumptønder med Stage paa henholdsvis $65^{\circ} 41' (30'')$ N. $18^{\circ} 05' (10'')$ W. og $65^{\circ} 41' (05'')$ N. $18^{\circ} 04' (30'')$ W. er permanent inddraget.

(Kort Nr. 212 og 270. Islandske Lods, Side 132.)

- 3288. Island E.-Kyst. Hafnarnes Fyr. Fyrs Beliggenhed.**
(Meddelelse fra Fyrdirektøren, Reykjavik 1938.)
E. f. S. Nr. 44/3151 1938 annulleres og erstattes med:
Efter de sidste Maalinger er *Hafnarnes Fyr* beliggende paa $64^{\circ} 52' 29''$ N. $13^{\circ} 46' 01''$ W.
(Kort Nr. 288, 214, 270 og 239. Fyr-Fort. Nr. 956.)
- 3289. Spanien NW.-Kyst. Ria el Ferrol. Lystønde flyttet.**
(N. t. M. Nr. 2422. London 1938.)
Lystønde „No. 2“ er flyttet c. $0,48$ Sm i Retningen 334° og ligger nu paa c. $43^{\circ} 28' N.$ $8^{\circ} 19' W.$, $1,053$ Sm 74° fra *Cabo Prioriño Chico Fyr*.
- 3290. (T). Spanien NW.-Kyst. Isla Sálvora. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.**
(A. a. l. N. Nr. 22/449. San Fernando 1938.)
Isla Sálvora Radiofyr paa c. $42^{\circ} 27',8$ N. $9^{\circ} 00',8$ W. er for Tiden ude af Virksomhed.
- 3291. Portugal. Tajo Floden. Paço de Arcos Fyr. Oplysninger om Fyr.**
(N. f. S. Nr. 42/4497. Berlin 1938.)
Paço de Arcos Fyr paa c. $38^{\circ} 41',6$ N. $9^{\circ} 17',3$ W. er synligt i Pejlinger fra 273° til 3° . Den N.-lige Del af denne Sektor betegner Ankerpladsen ved *S. José de Ribamar*.
(E. f. S. Nr. 22/1692 1938.)
- 3292. Afrika W.-Kyst. Portugisisk Guinea. Kanabak Island. Barel Point. Fyr tændt.**
(B. a. Z. Nr. 243/3088. 's-Gravenhage 1938.)
Paa *Barel Point* er paa $11^{\circ} 13' 44''$ N. $15^{\circ} 40' 41''$ W. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 6^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $3,7^s$. Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvidt, firkantet Taarn. Fyret er ubevogtet.
- 3293. (T). Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Angola. Porto Amboim. Fyr midlertidig forandret.**
(B. a. Z. Nr. 251/3350. 's-Gravenhage 1938.)
Morro (Amboim) Point hvide Blinkfyr paa c. $10^{\circ} 44' S.$ $13^{\circ} 45' E.$ viser for Tiden hvidt Et-Blink hver 4^s , Blink 1^s , Mørke 3^s . Flammens Højde: 78 m. Synsvidde: 7 Sm.
- 3294. Sydafrika. Robben Island. Taagesignal forandret. Radiofyr oprettet.**
(N. t. M. Nr. 2255. London 1938.)
1. Taagesignalet paa c. $33^{\circ} 48' S.$ $18^{\circ} 22' E.$, c. $0,96$ Sm 310° fra *Robben Island Fyr*, er forandret til Diafon, To-Stød hver 40^s .
2. Ved *Robben Island Fyr* paa c. $33^{\circ} 49' S.$ $18^{\circ} 22' E.$ er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: $284,9$ kc/s (1053 m). Type: A 2. Signalet er:
- | | |
|--------------------------------|-------|
| a. Bogstaverne ZUI 1 Gang..... | 4 s. |
| b. Pause..... | 2 s. |
| c. En lang Streg..... | 20 s. |
| d. Pause..... | 4 s. |
| Periode..... | 30 s. |
- Sendetider:
Under Taage og i usigtbart Vejr: Uafbrudt hver 30^s .
I klart Vejr: Hele Signalet 10 Gange ved det 5. og 35. Min af hver Time.
- 3295. Azorerne. Fayal. Horta. Radiopejlstation atter i Virksomhed.**
(N. f. S. Nr. 44/4727. Berlin 1938.)
Horta Radiopejlstation paa c. $38^{\circ} 32' N.$ $28^{\circ} 38' W.$ er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 4/201 1938.)
- 3296. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Fishers Island Sound. Seaflower Reef. Fyr ødelagt. Lys- og Klokketønde udlagt. Ram Island Reef Lys- og Klokketønde midlertidig inddraget.**
(N. t. M. Nr. 43/2991. Washington 1938.)
1. *Seaflower Reef Fyr* paa c. $41^{\circ} 18' N.$ $72^{\circ} 02' W.$ er ødelagt.

2. Som Erstatning for det i (1) nævnte Fyr er udlagt en rød Lys- og Klokketønde 2, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,6^s, Mørke 1,5^s, i 10,0 m Vand 1485 m 300½° fra *North Dumpling* Fyr. Lys- og Klokketønden, der afmærker S.-Siden af *Seaflower Reef*, forbliver ude, indtil *Seaflower Reef* Fyr atter er tændt og i Orden.

3. *Ram Island Reef* Lys- og Klokketønde paa c. 41° 18' N. 71° 58' W. er midlertidig inddraget.

3297. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Fishers Island Sound. North Dumpling Fyr. Taagesignal gives atter.

(N. t. M. Nr. 43/2993. Washington 1938.)

Ved *North Dumpling* Fyr paa c. 41° 17' N. 72° 01' W. er midlertidig oprettet et Taagesignal, der giver Et-Stød hver 15^s.

(E. f. S. Nr. 45/3226 1938.)

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

3298. Bahama Øerne. Great Abaco Island. Little Harbour Bar. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2386. London 1938.)

Little Harbour Bar Fyr paa c. 26° 20' N. 76° 59' W. er forandret fra at vise grønt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 4^s. Synsvidde: 10 Sm.

3299. Hollandsk Vestindien. Aruba. Banke.

(N. f. S. Nr. 42/4517. Berlin 1938.)

Paa c. 12° 16',2 N. 69° 50',4 W., 8,81 Sm 166° fra *Seroe Colorado* Fyr, er fundet en 1,3 Sm bred Banke med Dybder under 20 m. Mindste Dybde 16 m findes ved Bankens E.-Side 9 Sm 164° fra ovennævnte Fyr. Dybden ved Bankens W.-Side andrager 18 m. 18 m Dybden paa c. 12° 17',5 N. 69° 50',3 W. skal stryges i Kortet.

3300. Equador. Galapagos Islands. Marchena Island E. Skær.

(N. t. M. Nr. 43/3024. Washington 1938.)

Et Skær rapporteres at ligge paa c. 0° 21' N. 90° 24' W., c. 5 Sm 73° fra Midten af 243 m Højen paa *Marchena Island*.

3301. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Cape Vizcaino S. Grund.

(N. t. M. Nr. 2389. London 1938.)

En Grund med 4,6 m Vand er fundet paa 39° 42' 39" N. 123° 49' 57" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

3302. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola di Ventotene. Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 44/3. Genua 1938.)

Isola di Ventotene Fyr paa c. 40° 48' N. 13° 26' E. forandres i Løbet af den nærmeste Tid til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 5^s, Lys 3^s, Mørke 2^s. Synsvidde: 14 Sm.

3303. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola d'Ischia. Lacco Ameno Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 44/4. Genua 1938.)

Lacco Ameno Fyr paa c. 40° 45' N. 13° 53' E. forandres i Løbet af den nærmeste Tid til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser hver 5^s, Lys 4^s, Mørke 1^s. Iøvrigt uforandret.

- 3304. (T). Sicilien W.-Kyst. Ægadiske Øer. Marettimo. Fyrs Synsvidde midlertidig nedsat.**
(N. f. S. Nr. 42/4484. Berlin 1938.)
Fyret paa c. 37° 57' N. 12° 03' E., i Nærheden af *Punta Libeccio*, har for Tiden kun en Synsvidde af 14 Sm.
- 3305. Italien. Adriaterhavet. Isola Sansego. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 2424. London 1938.)
1. *Isola Sansego* Fyrs Synsvidde er nu 19 Sm for det hvide Blink og 14 Sm for det hvide, faste Lys.
c. 44° 31' N. 14° 18' E.
2. Det hvide, faste Fyr i *Valle Dragazuoli*, c. 0,5 Sm 94° fra (1), er forandret til at vise grønt, fast Lys.
- 3306. Grækenland. Vuliasmeni Bugt. Forbudt Omraade.**
(N. t. M. Nr. 2383. London 1938.)
Al Skibsfart er forbudt i *Vuliasmeni* Bugt. c. 37° 47' N. 23° 47' E.
- 3307. Libyen. El Aghéila. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 2426. London 1938.)
El Aghéila Fyrs Synsvidde er nu kun 11 Sm.
c. 30° 16' N. 19° 12' E.

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

- 3308. Røde Hav W.-Kyst. Massawa Havn. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 2042. London 1938.)
1. *Massawa* hvide Gruppe-Blinkfyr paa 15° 36' (40") N. 39° 28' (55") E. har nu en Synsvidde af 15 Sm.
2. Det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Arsenal Wharf*, c. 0,44 Sm 322° fra (1), er nedlagt.
- 3309. (T). Forindien W.-Kyst. Sind Kysten. Khobar Creek. Baake ødelagt.**
(N. t. M. Nr. 2399. London 1938.)
Baaken paa 23° 58' 50" N. 67° 27' 45" E. er ødelagt.
- 3310. Forindien W.-Kyst. Kumbara Bugt. Vrag.**
(N. t. M. Nr. 2400. London 1938.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 18° 10' N. 72° 54' E., 6,8 Sm 198° fra *Rajpuri Point* Fyr.

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

- 3311. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Belawan Deli. Boenga Bank. Lystønde forandret.**
(B. a. Z. Nr. 244/3100. 's-Gravenhage 1938.)
Boenga Bank hvid- og sortternede Lystønde paa c. 3° 48' N. 99° 02',5 E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s.
- 3312. Sunda Øerne. Borneo W.-Kyst. Carimata Island NE. Navn udtages af Kortet.**
(N. t. M. Nr. 2412. London 1938.)
Navnet „*Osterly Channel*“ tilligemed Noten (*Intricate*) paa c. 1° 30' S. 109° 00' E., mellem *Buan* og *Carimata Islands*, udtages af Kortet.

3313. Sibirien. Peter den Stores Bugt. Stenin eller Redcliffe Island. Spirtønder inddraget.

(N. t. M. Nr. 2332. London 1938.)

De to Spirtønder paa c. $42^{\circ} 44' N.$ $131^{\circ} 30' E.$, tæt NW. for *Stenin Island*, er permanent inddraget.

3314. Sibirien. Peter den Stores Bugt. Eastern Bosphorus Strait. Lystønder udlagt. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 2333. London 1938.)

a. En Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s , er udlagt $0,78$ Sm 58° fra *Shkota Peninsula* Forfyr, der er beliggende paa c. $43^{\circ} 05' N.$ $131^{\circ} 51' E.$

b. En Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3^s , er udlagt $0,815$ Sm 60° fra det i (a) nævnte Fyr.

Alle Skibe sejlede ind i eller ud af *Golden Horn* eller *Zolotoi Rog* skal gøre det i Ledefyrlinien passerende mellem de to ovennævnte Lystønder.

3315. Kurillerne. Shumshir. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2294 London 1938.)

Paa N.-Spidsen af *Shumshir* er paa c. $50^{\circ} 51' N.$ $156^{\circ} 28' E.$, $8,0$ Sm 268° fra *Cape Lopatka* Fyr, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 15^s . Flammens Højde: 64 m. Synsvidde: 21 Sm. Hvidt, rundt Taarn. — Fyrets Navn er *Kokutan Saki*.

(E. f. S. Nr. 40/2907 1938.)

3316. Australien N.-Kyst. Port Darwin Anduvning. Grunde.

(N. t. M. Nr. 2188. London 1938.)

Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstand og Retning fra *Charles Point* Fyr, der er beliggende paa c. $12^{\circ} 24' S.$ $130^{\circ} 38' E.$:

- a. $2,7$ m (Koral — $3,20$ Sm 39° .)
- b. $3,0$ m (Koral, Sand og Skaller) — $3,07$ Sm 39° .
- c. $2,7$ m — $3,14$ Sm 41° .
- d. $3,0$ m (Koral) — $3,40$ Sm 43° .
- e. $4,9$ m — $2,65$ Sm 45° .
- f. $3,0$ m (Koral, Sand og Skaller) — $3,48$ Sm 46° .
- g. $4,9$ m — $3,50$ Sm 47° .
- h. $3,7$ m — $1,73$ Sm 48° .
- i. $5,2$ m — $1,90$ Sm 52° .

3317. Australien. Queensland. Moreton Bugt. Oplysning om Dybde. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 2138. London 1938.)

1. Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstand og Retning fra *Comboyuro Point* Fyr, der er beliggende paa c. $27^{\circ} 04' S.$ $153^{\circ} 23' E.$:

- a. $8,7$ m — $4,88$ Sm 273° .
- b. $10,5$ m — $5,20$ Sm 282° .
- c. $7,3$ m — $5,52$ Sm 284° .
- d. $5,9$ m — $9,40$ Sm 292° .
- e. $10,5$ m — $8,48$ Sm 296° .
- f. $9,1$ m — $9,70$ Sm 300° .
- g. $11,0$ m — $10,00$ Sm 305° .

2. a. En rød Spidstønde med Ballon „N. W. 4“ er udlagt $7,46$ Sm 287° fra *Comboyuro* Fyr.

b. Rød Tønde „N. W. 2“ c. $0,1$ Sm NW. for (2. a) er permanent inddraget.

3. a. En rød Lystønde „N. W. 6“, der viser rødt Et-Blink er udlagt $3,75$ Sm 271° fra *Comboyuro* Fyr.

b. Lystønde „N. W. 4“ c. $0,1$ Sm N. for (3. a) er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 29/2208 1938.)

3318. Australien. Victoria. Cape Otway. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 2280. London 1938.)

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 24/1846 1938 meddeles, at *Cape Otway* Radiofyr paa c. 38° 52' S. 143° 31' E. er traadt i Virksomhed, og at Signalet er ſom angivet i ovennævnte E. f. S. — Sendetider i klart Vejr er hver fulde og hver halve Time.

(E. f. S. Nr. 24/1846 1938.)

3319. New Zealand. North Island. Gisborne Anduvning. Rettelse til Kort.

(N. t. M. Nr. 2377. London 1938.)

Den lille Ø, der i Kortet er viſt paa c. 38° 42' S. 178° 03' E., 0,18 Sm 14° fra 42,7 m Toppen af *Tuamotu Island*, eksisterer ikke mere. I Stedet for ſkal der i Kortet angives et Rev.

3320. New Zealand. South Island. Cape Campbell. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 2179. London 1938.)

Ved *Cape Campbell* Fyr paa c. 41° 43' S. 174° 17' E. er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens 297,5 kc/s (1008 m). Type: A 2. Signalet er:

a. Bogstaverne ZLOG 1 Gang efterfulgt af Bogstavet G	45 s.
b. En lang Streg	10 s.
c. Gentagelse af (a) og (b)	55 s.
d. Pause	4 m. 10 s.
Periode	6 m.

Sendetider:

I Taage og uſigtbart Vejr hver 6^m. begyndende 2^m. efter fuldt Klokkelæt.

Klart Vejr: Ved det 2. og 32. Minut af hver Time fra Kl. 0600 til Solnedgang (2 Udsendelser af Signalet) og fra Solnedgang til Kl. 0600 (N. Z. Tid) ſom under Taage.

Radiosignalets normale Rækkevidde er c. 80 Sm.

3321. New Guinea N.-Kyst. Japen N.-Kyst. Monggoei Bugt. Baake opført.

(B. a. Z. Nr. 253 3233. 's-Gravenhage 1938.)

Paa det N.-ligſte Punkt af Kystrevet er paa 1° 38' 58" S. 135° 51' 20" E. opført en Baake med en afstumpet Kegel ſom Topbetegnelse.

3322. Stillehavet. Marquesas Islands. Taiohae eller Harapehi Bugt. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2335. London 1938.)

Det hvide og røde, faſte Fyr paa c. 8° 55' S. 140° 05' W., ved *Taiohae*, er forandret til at viſe rødt, faſt Lys.

XI. Bekendtgørelser m. m.

3323. (T). Baleariske Øer. Ibiza og Formentera. Fyr ſlukket.

(A. a. l. N. Nr. 22/454. San Fernando 1938.)

Fyrene langs Kysterne og i Havnene af Øerne *Ibiza* og *Formentera* er ſom Regel ſlukket.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korts eller
Bogs Nr.
- England:
- N 307 North America, River St. Lawrence. — Pointe des Monts to Father point.
Limits. — Lat. 48° 29' — 49° 20½' N.
Long. 67° 21½' — 69° 20' W.
- N 1623 River St. Lawrence. — Ste. Geneviève I. to Pte. des Monts.
Limits. — Lat. 48° 44' — 50° 27' N.
Long. 62° 50' — 67° 38' W.
- N 1682 Brazil. — Bahia de Sepetiba.
Limits. — Lat. 22° 53' — 23° 10¼' S.
Long. 43° 33½' — 44° 07' W.
- R 3440 Plans of anchorages between Celebes and New Guinea.
- R 2479 America, East Coast. — Black rock and Bridgeport harbours.
- † 307 River St. Lawrence. — West point of Anticosti to Saguenay river.
- † 1460 Ports in the Arafura sea.
- † 3024 Trinidad. — Serpent's mouth.
- T Supplement No. 3 to Arctic Pilot, Vol. II.
- T Supplement No. 3 to West Coast of Scotland Pilot.
- T Supplement No. 6 to Bay of Biscay Pilot.
- R 1709 Prince Edward Island. — Charlottetown harbour.
- R 1951 England. — Liverpool bay.
- R 170 Sicily. — Cefalu to Mazzara.
- † 3778 Telegraph chart of the world — Sheet 1.
- † 3779 — — — Sheet 2.
- † 3780 — — — Sheet 3.
- N 3778 Telegraph chart of the world, showing submarine cables and wireless telegraph stations open for commercial purposes.
- R Japan Pilot, Vol. I.
- T Supplement No. 5 to Pacific Islands Pilot, Vol. II.

Tillæg.

I. Østersøen.

3324. (P). Danmark. Bornholm. Hammer Odde Fyr forandres.

Den 23. November d. A. eller snarest derefter vil *Hammer Odde* Fyrs Karakter blive ændret, idet Blinklængden forøges fra c. 0,1^{s.} til c. 0,25^{s.}. Fyrkarakteren vil herefter være: Hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^{s.}, Blink c. 0,25^{s.}, Mørke c. 2,25^{s.}, Blink c. 0,25^{s.}, Mørke c. 7,25^{s.}. — Samtidig forøges Lysevnen fra 18 Sm til 21,5 Sm.

Hammer Odde Fyr: 55° 17' 53" N. 14° 46' 42" E.

(Fyr-Port. Nr. 529.)

3325. Danmark. Bornholm. Ronne. Taagesignal atter i Virksomhed.

Taagesignalet ved *Ronne* Havn Vinkelfyr paa W.-Enden af Bølgebryderen paa *Søndre-Rev* paa 55° 05' 42" N. 14° 41' 27" E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 35/2523 1938.)

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

3326. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 15. November d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,5 m i E.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten af Renden og 5,0 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 52' N. 12° 13 $\frac{1}{4}$ ' E.

(E. f. S. Nr. 43/3058 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3327. Skagerrak. Hirtshals. Drivende Vrag.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Göteborg.)

Den 13. November 1938 passerede *Hull* Damperen »*Albano*« 4 Sm tværs af *Hirtshals* et kærtret Fartøj i Drift.

Hirtshals Fyr: c. 57° 35' N. 9° 57' E.

DANSK SØFARTS TIDENDE

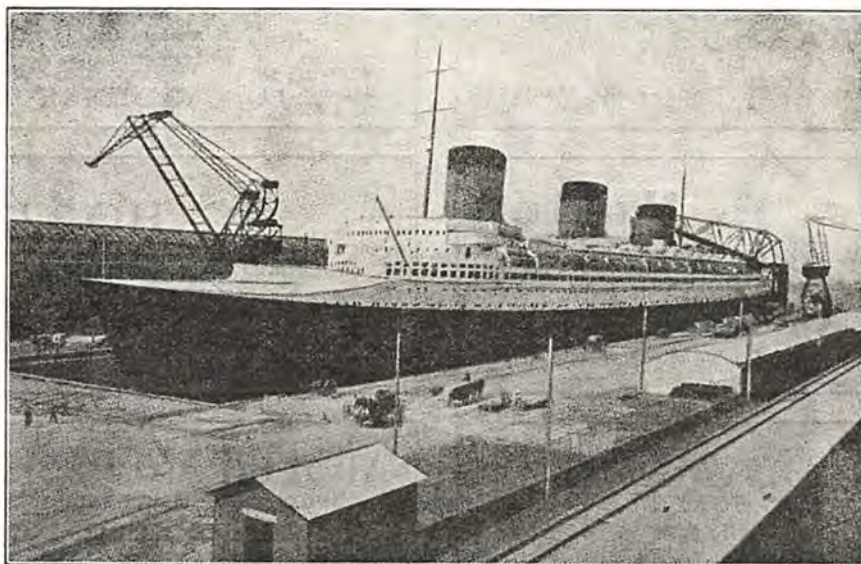
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



SHELL OIL FUEL

WORLDWIDE SUPPLIES
WITH QUALITY & SERVICE

FUEL OIL BUNKERING
DIESEL OIL BUNKERING
LUBRICATING OILS



Oil Bunkering in le Havre.

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO.
SHELL HUSET . COPENHAGEN, V.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.
ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

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

NØRRESUNDBY

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZONE«

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN
INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFPE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1876
Aarhus

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

C. HOPPE
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 988 - 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 47

TORS DAG 24. NOVEMBER 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

ARBEJDS TIDEN TIL SØS

Dansk Dampskibsrederiforening havde i Torsdags indbudt til et Pressemøde, hvor Foreningen var repræsenteret ved Formanden, Skibsreder H. A. Hansen, Næstformanden, Direktør J. A. Kørbing og den administrerende Direktør, cand. jur. E. Møgaard.

Skibsreder Hansen indledte, hvorefter Direktør Møgaard udtalte følgende:

Dansk Skibsfart, der i den senere Tid er blevet udsat for nye, meget alvorlige økonomiske Bekostninger, frygter i dette Øjeblik et nyt Indgreb fra det Offentliges Side, som vil være af den mest skæbnesvangre Karakter.

Skønt Forholdene indenfor dansk Skibsfart, baade hvad Løn, Arbejdsvilkår, Forplejning og andet angaar, ligger paa et almindelig anerkendt højt Niveau, og skønt man ikke fra nogen Side har ført eller kan føre mindste Bevis for, at den Arbejdstid, der gælder i Dag, er urimelig, overanstrengende eller skadelig, saa er der nu Planer om, at man til de mange nyttilkomne Byrder for Skibsfarten, vil lægge endnu flere, idet man vil virkeliggøre Slagordet om 8 Timers Arbejdsdag til Søs med Begrænsning af Overarbejde og Forøgelse af Bemandingen.

Baggrunden for disse Planer er en Vedtagelse i det internationale Arbejdsbureau i Genève; men hvad man vedtager i Genève er én Ting, og hvad de enkelte Lande ratificerer og selv beslutter sig til, noget andet. En Række af de store Søfartsnationer med Storbritannien i Spidsen, vil ikke følge Vedtagelsen i Arbejdsbureauet.

Skibsfarten er imidlertid i den Grad et internationalt Erhverv, at intet Land, særligt et lille Land, kan lovgive i Skibsfartsspørgsmaal uden at det faar Følger Jordens rundt for det paagældende Lands Placering og Muligheder. Hvis alle Skibsfartslande følger Trop i et bestemt Spørgsmaal, forrykkes de enkelte Landes indbyrdes Forhold og Konkurrenceevne ikke, men hvis kun enkelte Lande gennemfører absolut fordyrende Omlægninger og Indgreb i Driften, kan det faa meget betydningsfulde Følger.

Fordyrelsen af Driften virker naturligvis hæmmende paa Skibenes Konkurrenceevne, men ogsaa Bestemmelser angaaende Ekstrabetaling for Overtid og Forbud mod at udstrække Arbejdstiden udover en vis Grænse kan bevirke, at et meget stort Beskæftigelsesomraade gaar tabt for Landets Skibsfart. Dette sidste gælder særligt for det vigtige Omraade, som kaldes for Timecharter Fart. Her lejer Rederen sit Skib ud til Befragteren paa en saadan Maade, at Rederen ogsaa under Udlejningen betaler Besætningens normale Hyre, mens derimod Betalingen for Overtid og andre Ekstrabetalinger af denne Art paahviler den, der har lejet Skibet.

Det er klart, at en udenlandsk Befragter snart takker sig for at leje en Nations Skibe, ved hvilke Overtidsbetalingerne ligger unormalt store, og med hvis Besætninger der er særlige Vanskeligheder paa Grund af Bestemmelser vedrørende Begrænsning af Overtid o. l.

En Lov af den her omtalte Art vil derfor ikke alene for dansk Skibsfart have direkte økonomiske Følger, men den vil bevirke, at dansk Skibsfarts Virkeomraade nødvendigvis vil blive begrænset, saaledes at det Antal

Personer, der kan beskæftiges ved dansk Skibsfart formindskes.

Danmarks Skibsfart vil i saa Henseende endda være særlig følsom, fordi vi i saa udpræget Grad arbejder internationalt. Vore Forhold kan slet ikke sammenlignes med f. Eks. Sveriges, hvor der er en vældig Eksportmængde fra Landet selv: — Træ, Malin, Industriprodukter o. s. v., som kan beskæftige Landets egne Skibe i vid Udstrækning. Vi tjener derimod vore Penge ved at sejle for andre. Af de 307 Mill. Kr., som Dansk Skibsfart i 1937 indsejlede som Bruttofragt i udenrigsk Fart, kan man regne, at ca. 186 Mill. Kr. direkte og ubeskaaret er kommet det danske Samfund til Gode, og heraf stammede de ca. 140 Mill. Kr. udelukkende fra Sejlads mellem udenlandske Havne.

Hvad det betyder for det danske Samfund og vor Valuta har Danmarks Nationalbank bl. a. paapeget i Beretningen for 1937, men Tallene illustrerer paa slaaende Maade vor Skibsfarts udpræget internationale Arbejdsfelt. Der er danske Skibe, som ikke i Aarevis kommer til nogen dansk Havn. Der er danske Skibe, der sendes ud til fremmede Verdensdele lige fra Værftet og siden Aar efter Aar under Dannebrog sejler Penge hjem til Danmark, lige til Skibet er udslidt og et nyt, endnu frisk duftende af Maling, indtager dets Plads.

Naar man lovgiver for dansk Skibsfart, lovgiver man altsaa ud til de fjerneste Have. Det er ikke et internt dansk Spørgsmaal om sociale Foranstaltninger, Færdselsregler eller Retspleje. Det er Lovgivning af saa vid Rækkevidde og saa fjern Praktisering, at kun Skibsfartens egne Folk som den eneste virkelige Sagskundskab kan overse og bedømme Konsekvenserne, og det er alle den danske Skibsfarts ledende Mænd, der enstemmigt og paa det mest indtrængende advarer imod at overføre 8 Timers Dagen fra Land til Sø.

Enhver, der har foretaget en Sørejse, har imidlertid, — selv om han ellers ikke er skibsfartskyndig, — personlig Erfaring for, at 8 Timers Arbejdsdagen til Søs er komplet urimelig. For Fyrbøderbesætningen i Søen og for hele Besætningen, naar Skibene ligger ved Land er 8 Timers Arbejdsdagen forlængst gennemført ved kollektive Aftaler. Søens Folk kan gaa fra Borde og besøge Slægt og Venner og i det hele have præcis samme Frihed som alle andre Arbejdere. Men paa Søen vil en paatvungen, lovfæstet 8 Timers Dag virke ligefrem naturstridig. Industriarbejderne paa Landjorden skal bruge Tid til at naa fra Hjem til Arbejdsplads og hjem igen. De har 8 Timers effektivt, ofte særdeles anspændende og uafbrudt krævende Arbejde i en Fabriks tunge Luft. Søens Arbejdere bor og spiser paa Arbejdspladsen — eller i alt Fald kun et Par Skridt fra den — og deres Arbejdstimer, hvoraf en væsentlig Del kun er Vagttjeneste, stiller ikke nær de Krav, som man kender fra 8 Timers Arbejdspladserne i Land. Meget af Arbejdstiden gaar de og pusler med Renholdelse, Smaareparationer, Vedligeholdelse, og hvad der ellers falder for under Sørejsen. De har ikke nogen som helst Mulighed for at tage andet Steds hen, selv om de faar nok saa meget fri — nok saa megen lovpligtig Frihed. De faar lange Perioder af Lediggang, som ikke siges at være Roden til noget godt, — ej hellere for den Disciplin og Orden, der man være ombord paa et Skib.

Naar Rederne vender sig af al Kraft imod Tanken om 8 Timers Dagens Indførelse til Søs, er det slet ikke,

fordi man ikke under Søens Folk rimelig Adgang til baade Frihed og Hvile. Man mener, at de har begge Dele, og der vises i det daglige Liv ombord al mulig Forstaaelse — nej, man nedlægger sin kraftige Protest, fordi et Lovpaabud om 8 Timers Arbejdsdag til Søs vilde fordyre Driften enormt og samtidig svække vor Konkurrenceevne ude i Verden paa det alvorligste.

Det er Overtro, at Skibsfarten sejler i Guld. For Flertallet af de dagligt noterede Skibsaktier ligger Gennemsnitsudbyttet i de sidste 5 Aar paa 2—3 pCt., og den Højkonjunktur, som 1937 udviste, har, som alt har kunnet ses af Oplægningerne allerede i Foraaret, ikke holdt sig. Alligevel strakte dansk Skibsfart sig vidt i Foraaret under Arbejdsforhandlingerne og forbedrede baade Lønninger og Arbejdsvilkaar meget betydeligt. Saa kom Ferielovens nye lovmæssigt paalagte, økonomiske Forpligtelser og — værst af alt — kom Merindkomstskatten, der hos Skibsfarten har taget ca. 12 Millioner kontante Kroner, som man skulde bruge til Nybygninger og Moderniseringer. Denne Skat beregnes paa Grundlag af Forskellen mellem nogle rent elendige Aar og Højkonjunkturaaret 1937, og derfor straffes Skibsfarten særlig haardt, skønt Loven var beregnet paa at skulle skaffe Staten noget af den ekstra Gevinst, som Statsforanstaltninger — som Valutacentralen — gav visse Industri- og Handelsbrancher. Skibsfarten har kun haft Skade af den Slags, men rettes nu som Smed for Bager.

Og nu er der altsaa, efter hvad Dansk Dampskibsrederiforening har faaet oplyst, Planer om at lægge en ny kolossal Byrde over paa den danske Skibsfart. Hvis 8 Timers Dagen virkelig indføres til Søs, maatte Skibene under store Omkostninger bygges om og nyt Inventar og Udstyr anskaffes. Merudgiften til Hyre og Kost vilde aarligt andrage *Millioner*, og samtidig maatte den Vedligeholdelse og de Smaa-reparationer, der i Dag let og smertefrit klares til Søs, udføres i Land, til Dels i fremmede Havne. Ekstra Udgifter vilde blive fulgt af Fordyrelse af Driften og fuldstændig forrykke dansk Skibsfartes Konkurrence-muligheder.

Man skulde mene, at Overarbejdsloven burde have belært Lovgiverne om, hvor farligt og vanskeligt det er at lovgive mod Indgreb i det praktiske Livs Beskæftigelsessystem. Det hævdedes forleden, at ca. 1600 var kommet i Arbejde, takket være den nye Lov, men mange, mange Tusinder af Arbejdere har samtidig mistet den Overtidsbetaling, der kunde sætte lidt Kulør paa deres Tilværelse. De har maattet omlægge og indskrænke deres Livsførelse, hvad der afgjort har betydet Arbejdsløshed for andre — maaske for andre 1600, d. v. s. at man beskæftigelsesmæssigt er lige vidt; og ved Lovindgreb i Arbejdstiden til Søs, vil man faa det samme at se. Den Beskæftigelsesforøgelse, man vil fremkalde, kommer kun paa Papiret.

Og saa er Overarbejdsloven endda kun et rent indenlandsk Spørgsmaal, hvor vi blot flytter om paa den samme Sum af Arbejde indenfor vore egne Grænser, medens en Lovfæstelse af 8 Timers Arbejdsdag paa danske Skibe er af international Karakter og vil gøre det endnu vanskeligere end det nu er for den danske Skibsfart at erobre og fastholde sin Del af den udenlandske Beskæftigelse til Søs.

Medens Danmark, hvis den planlagte Lovgivning bliver til Virkelighed, bliver et af de faa Lande, hvor Genèvekonventionen gennemføres, er Danmark paa den anden Side et af de faa Lande, hvor Skibsfarten ikke hverken direkte eller indirekte modtager Statsstøtte. Og nu maa man ikke slaa sig til Taals med, at hvis den paagældende Lovgivning bliver for byrdefuld for Erhvervet, kan man ved Statsstøtte søge at bringe det paa lige Fod med Skibsfarten i andre Lande. *Dette lader sig nemlig ikke gøre.* Den danske Handelsflaade maa som allerede nævnt fortrinsvis søge sin Beskæftigelse i Udlandet, og der bliver den kun taalt, saa-

længe den sejler under fuldkomment frie konkurrence-mæssige Betingelser. *Den tør derfor under ingen Omstændigheder risikere at modtage Statsstøtte.*

Tiderne er usikre, Vanskelighederne store, og det er det slettest mulige Tidspunkt for et Statsindgreb overfor vor Skibsfart. I Forvejen tegner Billedet sig ikke lyst. Den danske Handelsflaade er siden 1933 gaaet ned i Størrelse fra 1.190.000 B.R.T. til 1.140.000 B.R.T. og Skibenes Gennemsnitsalder er samtidig steget med ca. 2½ Aar til lige ved 19½ Aar. Paa denne Baggrund og med de store, nyligt tilkomne Byrder in mente vil det være uforsvarligt at føje nye til, — især naar de er saa upaakrævede, som Tilfældet er.

Naar Skibsfartens Udgifter stiger som Følge af hjemlige Statsindgreb — det være sig Skatter eller Arbejdstidsregler — er det alene den *danske* Skibsfart, der rammes, — den, som det danske Samfund dog skulde være den sidste til at skade og svække i den internationale Kappelstrid paa de store Have. Der maa derfor være Mulighed for at faa forhindret et Fejlgreb, hvis Følger uvægerlig vil blive skæbnesvangre.

— — —
Der fulgte nu en kort Diskussion, hvorefter Skibsreder H. A. Hansen sluttede Mødet.

KOMMENTARER OG SVAR HERPAA

I det store og hele har Skibsfartens Argumenter mødt Forstaaelse indenfor den danske Offentlighed. Man er klar over, hvilken Betydning dette Erhverv har for Landet og man vil nødigt se, at der træffes Foranstaltninger, der vil betyde dette Erhvervs Ruin eller i alt Fald en saadan Byrde paa det, at Fremtiden vil tegne sig yderst mørkt. De Kritikere, der findes, vil have godt af at mindes Historien om Hønen med Guld-ræggene. Nu sejler Skibsfarten ganske vist ikke i Guld, men den har haft et godt Aar, og der er jo Muligheder for at der ogsaa i Fremtiden kan komme gunstige Forhold, men har man da slagtet Hønen, er der intet til Samfundet saa lidt som til Erhvervet. Det bedste af alt er at se paa de Erfaringer, der er gjort i de fan Lande, der har indført 8 Timers Arbejdsdagen til Søs, først og fremmest Frankrig. De Resultater, man der har opnaaet, er unægtelig af en saadan Art, at de ikke frister til Efterfølgelse. Frankrig staar i Øjeblikket overfor at skulle likvidere hele den forfejlede Politik, hvori ogsaa en 8 Timers Arbejdstid til Søs indgaar som et Led. Det nytter ikke at tro, at Regeringsdekreter og verdensfjerne Teorier, der kan være aldrig saa bestikkende, er det eneste afgørende. Skibsfarten er som en stor levende Organisme, der maa tage Hensyn til Forholdene i Verden, som de nu engang er. Det for dansk Skibsfart afgørende er det Punkt, der hedder international Konkurrence. Skibsfarten er et internationalt Erhverv, og de Bestemmelser, der uden Skade kan indføres for en lille dansk Fabrik, der i Ly af Valutacentral og andre Regeringsforanstaltninger opretholder en Fabrikation, der *skal* trives, kan naturligvis ikke uden Skade indføres indenfor et stort Erhverv, der har hele Verden til Kunde og Tumbleplads. Man bliver nødt til at tage disse Forhold i Betragtning.

Henvisningen til England har ingen Værdi. Det er en Kendsgerning, at Konventionen ikke vedtages og kollektive Aftaler, der er trufne, forandrer ikke dette Faktum.

Dernæst er det blevet sagt, at naar Sverige har kunnet indføre 8 Timers Arbejdsdagen fra 1. Januar 1939, kan vi vel ogsaa gøre det. Intet er mere fejlagtigt. For det første behøver det ikke være rigtigt, hvad Sverige her gør. For det andet er Sverige et stort og rigt Land med en mægtig Eksportindustri. Det har, om nødvendigt, alle Lasterne til de svenske Skibe, mens Danmark maa søge dem i det aabne Marked. Er vi da hæmmet af en byrdefuld Konkurrence af nye Millioners Tyngde paa Skibsfarten, da kan vi ikke konkurrere, da kan vi ikke være med. Det er dog saa

logisk og ligetil, at man skulde synes, at alle kunde forstaa det. Det er dog ikke for at genere de danske Søfolk, at Skibsfartens Mænd raaber Vagt i Gevær, det er for at værne hele det Erhverv, som dog ogsaa Søfolkene i højeste Grad lever af. Hvad vil man sige den Dag det bliver nødvendigt at lægge danske Skibe op, det ene efter det andet, fordi Konkurrencen forhindrer dem i at faa Laster? Vil man da ikke bebrejde Skibsfarten Mangel paa Forretningsduelighed? Mens Sandheden er den, at det er Myndighederne, der ved en kortsynet Politik har drevet Skibsfarten ind i denne Situation.

Indenfor dansk Skibsfart raader der saavist ikke daarlige Kaar for Mandskabet. Alle, der kender Forholdene i andre Lande, fremhæver Gang paa Gang de mange Fordele, de danske Søfolk lever under. Der er heller ikke Tvivl om, at stod det til Organisationerne alene, vilde den sunde Fornuft blive den raadende, men det ulykkelige er, at der er ved at gaa Principrytteri i Spørgsmaalet, og den monomane Stirren paa 8 Timers Dagen som det eneste saliggørende, har forblindet mange ellers fornuftige Folk. Der er dog vel ingen, der er i Besiddelse af virkelig sund Fornuft, der vil hævde, at det Arbejde, der paahviler Vagtmandskabet om Bord i et Skib, kan sidestilles med det enervende Arbejde, der kræves af Manden, der staar i en Fabrik, lænket til sin Maskine i 8 Timer. Naar man har valgt Arbejdet i Søen, er det vel ogsaa fordi man ønsker denne Form for Tilværelse, der ikke er saa krævende hvert enkelt Minut, men til Gengæld udstrækkes over noget længere Tid, fordi en skematisk, dogmatisk Indførelse af alle de Krav, der gælder i Land, dog ikke automatisk kan indføres paa Søen.

Dansk Skibsfart staar i Øjeblikket ved en Skillevej. Skal det være muligt at opretholde en nogenlunde rolig, normal Udvikling, der vil give Brødet til en Klasse Borgere, der lever under Kaar, der i et stort Antal Lande betragtes som misundelsesværdige, eller vil man med Vold og Magt drive Skibsfartserhvervet ud i en Tilstand, hvor Arbejdsløshed og Oplægning af Skibene er den sikre Følge? Er der ikke endnu saa megen sund Sans tilbage, at man kan indse, at nu har Dogmerne længe nok været de dominerende, — nu maa man ogsaa tage Hensyn til den Verden, vi lever i. Det er jo saa taabeligt at ville fremstille Sagen saaledes, at det er ond Vilje overfor Søfolkene, der driver Rederne til Værn for Erhvervet, — nej, det er Hensyn til Erhvervet i sin Helhed, og til alle dets Udøvere, der dikterer Skibsfarten dets Standpunkt, og saa naar vi saa stærkt understreger det, er det fordi man er klar over, hvor alvorlig Situationen er og hvad det vil betyde, om man fra Myndighedens Side vender det døve Øre til de berettigede Indvendinger, der rejses fra Skibsfartens Side i denne Sag.

DE SØFARENDES ORGANISATIONERS SVAR

Indledning af Dansk Dampskibsrederiforenings Advarsel mod den paatænkte Lovgivning om Arbejdstid og Bemanding paa Skibene har Lederne af de Søfarendes Organisationer: Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening, Søfyrbødernes Forbund, Dansk Sørestaurationsforening, Radiotelegrafistforeningen og Sømændenes Forbund udsendt en Skrivelse, hvori det bl. a. hedder:

Rederne ved jo udmærket godt, at deres gennem Aarene kraftige Modstand mod dette Spørgsmaal har resulteret i, at det er et meget lille begrænset Antal Skibe (over 2,000 Br.-T.), hvor det er Hensigten at indføre 3-skiftet Vagt, og at det samtidig ikke er Hensigten at gennemføre denne 3-skiftede Vagt i Overensstemmelse med Genèvekonventionen, hvoraf vilde følge en væsentlig større Besætning. Naar dette er Tilfældet, er en Paastand, som hævder, at Gennemførelsen af en Arbejdstidslov til Søs vil koste mange Millioner, ikke rigtig.

Realiteten af de paastaaede Følger for Skibe i Timecharter-Fart er ogsaa meget vanskelig at faa Øje paa, fordi det faktiske Forhold jo er det, at en eventuel Lov ikke

vil ændre paa Arbejdsforholdene ved Land, men kun stadfæste de gennem Aarene paa dette Omraade afsluttede Overenskomster, og den Overtid, der almindeligvis fremkommer i Søen, er = 0 og vil ikke forrykke Konkurrenceforholdet mellem de forskellige Nationers Skibe. Dette ved Skibsfartens praktiske Folk, som vist paa dette Omraade maa betragtes som de rette Sagkyndige.

Skulde den Søfarende, hvad der næppe i denne Omgang er tilsigtet fra Lovgivningsmagten, virkelig faa indført en almindelig 8 Timers Arbejdsdag, da behøver Rederne sikkert ikke at ængste sig for, at de Søfarende af den Grund forsømper, tværtimod vil det sikkert betyde en Hævning af de Søfarendes aandelige Standard, fordi de derved vil kunne afse Tid til andet end de rent elementære Livsbetingelser: Arbejde, spise og sove.

Redernes Indignation mod den urimelige Merindkomstskat for Skibsfarten deler vi fuldtud og forstaaer Protesten imod denne, men Protesten mod den tiltænkte Arbejdstidslovgivning, saavidt den er os bekendt, forstaaer vi ikke, for der er ingen eller meget faa Realiteter i denne Protest.

Danmark har aldrig for Søens Mænd paa Arbejdsomraadet lovgivningsmæssigt set været i Forhaand, tværtimod, og det os bekendte foreliggende Forslag betyder ej heller, at Danmark nu gaar i Forhaand med uprøvede Eksperimenter.

Heroverfor vil det være tilstrækkeligt at tilføje, at der i Svaret ikke er en eneste saglig Inøddegaaelse af Skibsfartens berettigede Protester. Man maa mest forundres over, at Officerrerne, Maskinmestrene og Styrmandene, har fundet sig foranlediget til at optræde i Selskab med Sømændene. Et er at disse sidste demonstrerer som de gør, men man maatte have Grund til at tro, at Styrmand og Maskinmestre var i Besiddelse af saa megen sund Fornuft, at de kunde se, at det gjaldt om ikke at save den Gren over, man selv sidder paa, og at man vilde handle klogere ved at være med til at værne Skibsfartens Interesser fremfor at gaa imod dem.

DE SØFARENDE OG MERINDKOMSTSKATTEN

De søfarende Organisationers Svar nærker man sig vel nok først og fremmest den Bemærkning, at de fuldt ud deler Redernes Indignation over den urimelige Merindkomstskat for Skibsfarten og forstaaer Protesten mod denne.

Det er glædeligt at konstatere dette. De paagældende Organisationer fortjener Anerkendelse for, at de paa dette meget væsentlige Punkt udtaler sig saa klart, som de gør, og det vilde være endnu bedre, om det aabnede Regeringens Øjne for det meningsløse og selvmorderiske i at fortsætte en Skattelovgivning, som man fra alle Sider, langt indenfor Regeringens egne Partier har set kun kan virke til ubodelig Skade for Skibsfarten og derigennem for Landet i sin Helhed.

HANDELS-TRAKTATERNE MELLEM ENGLAND, U. S. A, OG CANADA

Den vigtigste Begivenhed indenfor den internationale Handel gennem længere Tid fandt Sted forleden, da den engelsk-amerikanske Handelsoverenskomst blev underskrevet i Det hvide Hus i Nærværelse af Præsident *Roosevelt*. Samtidigt blev der underskrevet en amerikansk-canadisk Handelsoverenskomst.

Efter Underskrivelsen holdt Udenrigsministere *Hull* en kort Tale, hvori han erklærede, at de to Overenskomster ikke blot er Redskaber til en værdifuld Udvidelse af Handelen mellem de paagældende Lande, men ogsaa Udtryk for 3 af Verdens største Handelsnationers Beslutning om at opretholde og styrke det sunde Grundlag for international Handel.

Den britiske Ambassadør *Lindsay* udtalte, at han fuldtud delte *Hulls* Anskuelse med Hensyn til de Loftter for en Bedring i Forholdet mellem Nationerne, der opstod af saadanne internationale Forhandlinger, som lige var blevet afsluttet paa en saa heldig Maade.

Premierminister *Mackenzie King*, der paa Canadas Vegne underskrev den amerikansk-canadiske Overenskomst, udtalte bl. a.: Det maa blive mere og mere

klart, at Civilisationens Stabilitet, som vi værdsætter i saa høj Grad, mere end nogensinde afhænger af et venskabeligt Forhold mellem de store engelsktalende Nationer i den gamle og den nye Verden.

Den engelsk-amerikanske Handels-Overenskomst udvider ikke blot i høj Grad de engelsk-amerikanske Handelsforbindelser, men paavirker i mindre Omfang ogsaa det økonomiske Samkvem mellem det britiske Riges enkelte Grene. Overenskomsten, der er baseret paa Mestbegunsthedsprincipet, gælder i 3 Aar, regnet fra 1. Januar 1939, og kan derefter opsiges med 6 Maaneders Varsel. Der er forudset et Ophør af Overenskomsten, hvis Forholdet mellem Sterling og Dollar skulde blive Genstand for radikale Ændringer.

DRONNING MAUD DØD

Norge har haft den Sorg at miste sin Dronning, der i en Alder af 69 Aar pludselig er død under et Besøg i England. Dronning Maud, der var Kong George V's yngste Søster, blev Norges Dronning i 1905, da hendes Mand, den daværende danske Prins Carl blev udnævnt til Norges Konge. Dronning Maud, der har levet meget tilbagetrukket, var kendt og elsket i Norge for sit store filantropiske Arbejde og for sin Interesse for Sporten. Hendes Død er følt som en Sorg overalt i Norge.

NYE PLANER, NYE SUBVENTIONER

I Betragtning af Verdensfragtmarkedets ugunstige Stilling kan man ikke undres over, at Stenningen i britiske Skibsfartskreise stadig er meget trykket, og at man med Ængstelse og Iver stirrer Fremtiden i Møde i Haab om at der skal vise sig noget der ændrer Billedet. Denne ret Micawberske Betragtning gaar dog ikke igen overalt, i visse Tilfælde er det rent konkrete Forslag til Afhjælpning af Vanskelighederne, der fremsættes. Saaledes erklærede den højtansete engelske Trampskibsreder Sir *Vernon Thomson* forleden, at ganske vist vilde det samlede Udbytte for de fleste engelske Tramprederier for 1938 ikke blive saa helt daarligt, fordi der endnu i Foraaret kan skaffes nogenlunde ordentlige Fragter, men at Situationen i Dag var alt andet end opmuntrende og paalagde Skibsfarten nye, svære Ofre.

Fra de fleste Sider støtter man den britiske Byggeplan til Skabelse af en »Skyggeflaade« med en samlet Tonnage paa 1 Million BRT. Dette Projekt støttes naturligvis af det britiske Admiralitet og vil sikkert kunne faa sin meget store Betydning i Krigstid. Men naar der ogsaa tales om, at der i Fredstid skal være en Reserve, studser man i Betragtning af, hvad England til Stadighed har af oplagte Skibe.

Flere og flere Forslag om Statsstøtte fremkommer. Leonard Hinton, Formand for Lambert Brothers, har udkastet et Subventionsprogram, der for et Tidsrum af 20 Aar skulde give Rederne den Garanti, at der sikredes Rederne Afskrivning og Kapitalforrentning gennem Statsmidler og der stilledes de nødvendige Penge til Raadighed til Forøgelse af Flaaden. Selvom vel næppe Hintons 20 Aars Forslag vil have større Chancer for at blive vedtaget, saa er det dog karakteristisk for Stemningen i visse engelske Skibsfartskreise.

NY BRODISKUSSION

I Lohals har været afholdt et Møde vedrørende den paatænkte Broforbindelse mellem Langeland og Fyn.

Fro Bro-Tilhængerne blev Mødet absolut ingen Succes, idet kun en enkelt talte for Broen.

Formanden for Lohals Turistforening, Toldkontrolør Andersen, udtalte:

Det er sagt, at Langelands Befolkning er for Broen. Vi ønsker imidlertid ikke at tage Stilling til den, før vi har undersøgt, hvilke Ulemper, den medfører, og vi må kræve en Folkeafstemning. Skal Broen komme, må det i hvert Fald ikke blive paa Nordlangelands Bekostning.

Toldkontroløren citerede derefter Udtalelserne om de Vanskeligheder, Broen vilde forvolde for den nordlangelske Trafikruter, hvorefter han fortsatte: dette vil for Lohals betyde Prisgivelse af vore Trafikruter, og det vil virke lammende for Nordlangeland. Det vil betyde længere Rejse, større Udgifter og Broprojektet vil ogsaa betyde større Skatter; Amtmanden har jo sagt, at Amtets Udgifter vil blive 1—2 Millioner Kr.

Hvad der end sker, vil vi rejse Kravet om, at vore Trafikforbindelser til Sjælland og Fyn bevares, og det skal ikke ske med Ofre fra den nordlangelske Befolkning.

En anden Taler udtalte bl. a.: Hele Forsamlingen ved, at der for nogle Aar siden skete Brud paa Havnemolen, det var en alvorlig Situation for vor Havn, og vi maatte optage Laan for at faa Skaden udbedret. Nu har vi faaet vor Havn i god Orden igen, men der melder sig en ny Katastrofe, hvis vi mister de 2 Ruter; derved vil Havnen miste ca. Halvdelen af sine Indtægter. Tages Ruterne fra os, er det en Katastrofe, og vi har ingen Betingelser for at erhverve Indtægter paa anden Maade.

Jeg vil mene, vi fra Havnens Side bør gøre alt for at beholde vore Forbindelser. Bliver vi tvunget til at tage over Rudkøbing for at komme til Svendborg eller København, vil det fordyre Rejsen betydeligt. Mister vi Forbindelserne, bliver vi sat ca. 100 Aar tilbage i trafikal Henseende, og det kan vi ikke stillende finde os i. Vi må kræve Garanti for, at Trafikforbindelserne oprettholdes.

Væk med Broen, den er ikke nødvendig! Lad os tone rent Flag og protestere mod den! hed det senere.

Til Slut vedtoges følgende Resolution enstemmigt:

Gennem betydelig økonomiske Ofre er det i de sidste Aar lykkedes Befolkningen paa Nordlangeland at gennemføre tilfredsstillende Trafikforbindelser baade til Fyn og Sjælland.

Da en Broforbindelse imellem Rudkøbing og Svendborg vil bringe disse Ruters Fortsættelse i Fare, kræver vi, at Myndighederne, forinden Afgørelse træffes, tilsikrer os, at disse Forbindelser vil blive opretholdt uden Indskrænkning og uden yderligere økonomiske Ofre fra den lokale Befolknings Side; i modsat Fald protesterer vi paa det skarpeste mod den paatænkte Broforbindelse, der uden denne Garanti fra Myndighedernes Side vil komme til at betyde en Katastrofe for saavel de næringsdrivende som for hele den øvrige Befolkning paa Nordlangeland.

Der synes saaledes rundt om i Landet at vise sig en voksende Forstaaelse af de Synspunkter, vi fra Skibsfartens Side Gang paa Gang har tænkt: Man er gaaet for vidt her i Landet med de ulyksalige Broprojekter. Indenfor Skibsfarten kan man kun med Tilfredshed notere, at Landets Befolkning efterhaanden — om end sent — faar Øjnene op herfor.

»Losning og Lastning«

Paa G. E. C. Gads Forlag er udkommet: B. Winther: Losning og Lastning, Stabilitet, Styrehastighed, samt andre Beregninger, med Register.

Bogen er udarbejdet til Brug for Styrmand under deres forskellige praktiske Arbejde med Losning og Lastning og vil særlig være en Hjælp ved alle Beregninger af forskellig Art, der dels knytter sig hertil, dels under mange andre Forhold kan forekomme om Bord.

Forfatteren er en i det praktiske Liv paa Søen meget erfaren Mand, der véd, hvad man her har Brug for, og han fremsætter meget overskueligt sine Erfaringer og sin Viden, idet han samtidig benytter talrige danske og udenlandske Værker til de rent konkrete Beregninger, Tabeller m. m.

Det er ikke nogen Lærebog, men en Bog, som den praktiske Styrmand vil have god Brug for; ogsaa den, der gerne vil vide lidt mere om Sagerne uden at gaa til større videnskabelige Værker, vil her paa mange Punkter kunne faa sin Viden tilfredsstillt.

Bogen indeholder i hvert Afsnit en Mængde praktiske Eksempler, der gør det let at udføre tilsvarende Beregninger for det Skib, man har med at gøre.

Af Indholdet skal særlig fremhæves: Beregning af Nedtrykningsvægt, Styrlastighed, Stabilitet — Konstruktion af Stabilitetskurver — Forhold vedrørende Grundstødning, Slagside, Dokning og slække Tanke — Søens og Vindens Virkning — Ladeskalaen — Forskellige Tabeller m. m. — Tilnærmelsesvise Beregninger m. m. Særlig gaar Forfatteren grundigt ind paa Stabilitetsberegningerne.

»Losning og Lastning« er skrevet for Styrmand af en Styrmand, men ogsaa andre vil have Udbytte af at læse den.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Situationen paa Fragtmarkedet er stadig utilfredsstillende for Rederne. Der sluttet selvfølgelig daglig Forretninger, og nu og da kan der paa et enkelt Marked komme et lille Blaf, men saa længe Korntransporterne er indskrænket til det Minimum, de er i i Øjeblikket, er der næppe nogen større Mulighed for en Vending til det bedre.

Om de enkelte Markeder er der iøvrigt kun lidet nyt at rapportere. River Plate er stadig næsten livløst. Der sluttet af og til en enkelt Baad, fortrinnsvis af handy Størrelse, med god Kubik til U.K. Cont. Den betalte Fragt opgives at være Minimalraten, men det synes dog at være tvivlsomt, hvorvidt dette er rigtigt, og London Mæglerne erklærer officielt i deres Fragtcirkulærer, at Befragterne i Øjeblikket ikke er interesseret i Tonnage, medmindre Rederne vil give en Reduktion af 1/6d. à 2/- i Minimalraten.

De øvrige Kornmarkeder har heller ikke vist større Aktivitet. Fra Austarlien er der ogsaa i den forløbne Uge sluttet enkelte Baade paa Basis af Minimalraterne til U.K. Cont., men disse Skibe har i Lighed med den lange Række Skibe, der sidste Uge sluttet, ogsaa maattet give Option af Losning Indien til Rater, der ligger omkring 16/-, og det er temmelig sikkert, at Størstedelen af den Tonnage, som de sidste 2—3 Uger er sluttet fra Australien, vil losse i Indien, hvor Høsten af Brødkorn har været langt under det normale. St. Lawrence har taget en enkelt Baad til Minimalraten, og fra Pacifickysten er ligeledes sluttet en enkelt Baad til U.K. til 23/- for Hvede.

Paa de andre oversøiske Markeder er Scrap Transporterne fra Amerika saavel fra Øst- som Vestkysten stadig det mest fremtrædende Træk. Rateniveauet ligger omkring 16/- fra U.S. Atlantic, 17/- fra U.S.

Gulf og omkring \$3.85 à \$3.95 fra Vestkysten. Disse Rater er naturligvis langt fra tillokkende, men der kan dog sejles for dem uden Tab, og disse Forretninger hjælper i hvert Fald til at holde Skibene i Gang. Iøvrigt er det amerikanske Marked næsten blot for Forretninger paa aabent Certeparti.

Fra Cuba søges Tonnage til omkring 15/- til p.p. U.K.

Pacificmarkedet er uforandret. Paa f.i.o. fra British Columbia til U.K. er sluttet til 22/6d., hvilket kan gentages for Januar/Februar. Transpacific har taget Tonnage til Kina til £6,700.- for 480 Cbft.bale Baad, og en Baad af lignende Størrelse er sluttet til Syd-afrika til £11,000f.i.o. Til Australien kan placeres Tonnage til omkring 22/6d. pr. 100 cbft.bale f.i.o. Af Østens Markeder har Soyabønner vist større Aktivitet, og adskillige Baade er sluttet i den forløbne Uge, desværre til svagt vigende Rater. Sidste Slutning var græsk Damper til 25/6d. For skandinavisk og britisk Tonnage kan der dog stadig opnaas 26/- for Januar/Februar Lastning.

Saigon Ris indikerer 26/6d. for Januar/Februar til Bordeaux/Rotterdam range. Af anden Risforretning kan nævnes 7,000 tons fra Kolsichang til Peru til omkring 30/-. Iøvrigt søges Tonnage fra Philippinerne til Østkysten af Mexico, for hvilket noteres \$8.- pr. ton Copra. Sukker fra Java til Valparaiso indikerer 22/-.

De indiske Markeder er meget rolige, og paa Grund af den store Tonnagemængde, der ventes disponibel for Forretning fra disse Markeder, naar de ovenfor omtalte Hvedeksporter fra Australien til Indien er afviklet, har Befragterne reduceret deres Idé, og det er faktisk lykkedes for dem at faa Tonnage for Kerner/Linsæd til omkring 26/-, Basis Madraskyst Lastning.

De europæiske Markeder er uden større Forandring. For Østersøen og Hvidehavets vedkommende er Forretningerne praktisk talt ophørt, hvilket har givet de Befragtere, der endnu har en Last at afskiibe, Lejlighed til at forsøge at trykke den reducerede Minimalskemarate.

Kulmarkederne er uforandret. U.K./Lower Plate 11/-, U.K./Port Said 6/- og Østkyst Danmark omkring 4/1 à 4/6d. afhængig af Størrelse og Ekspeditioner.

Middelhavet/hjem fortsætter med at tage Tonnage til uforandrede Rater. Fra Sortehavet er Russerne aabne for Tonnage for Erits til U.S.N.H. til omkring 13/- med hurtige Ekspeditioner, og Kul er sluttet fra Nicolaieff til U.S.N.H. til 11/9d.

Der har været en Del Timecharter Befragtning i den forløbne Uge. Adskillige store Dampere er sluttede Timecharter trip a cross, del. U.S.N.H. redel. U.K./Cont. til Rater omkring \$1.50. I Vestindia Far-ten er sluttet prompt 3,000 Tønner til \$1.25. For Januar Levering indikeres \$1.25 for 4,000 Tønner, 6—9 Maaneder.

23. November 1938.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Den første danske Stats-Fiskekutter

Den første af 15 Stats-Fiskekuttere, der skal bygges, er nu færdig og forevistes forleden de interesserede i Eshjerg Havn. De nye Kuttere, der skal afløse de gamle, som skal oplugges, forsynes med en 100 HK Motor og er paa 40 Tons.

Prøvetur

Lørdag foregik fra Burmeister & Wains Værft Prøvetur med Nybygning Nr. 638, Dieselmotorskibet »Maurienne«. Skibet er bygget til Compagnie Generale d'Armements Maritimes S. A., Paris, til Bureau Veritas højeste Klasse,

AUKTION

EFTER ORDRE FRA PANTHAVERNE SÆLGER

C. H. RUGG & CO., LTD.

UDEN RESERVATION

ONSDAG DEN 30. NOVEMBER, 1938,

Kl. 3 Eftermiddag

paa the Baltic Mercantile and Shipping Exchange

(Merchants Hall), 24, St. Mary Axe LONDON, E.C.3.

medmindre anden Disposition allerede er truffet,

Staal dobbelt Skruer Motorskibet

"WAVE"

(norsk Flag)

BYGGET MAJ, 1926

Ca. 9,959 Tons Dødvægt, dybtgaaende ca. 27'10 1/2".

Bygget i Hamburg hos Deutsche Werft A.G. ca. 6734/3656 Tons reg. DIMENSIONER: 441.6' x 60.3' x 29.2'/32'3" moulded. TO DÆK og SHELTERDÆK (Shelterdækkets Højde 10'0"). Bak 42". Klassifiseret * 100 Al hos Lloyd's. Ca. 653,469 Kubikfod grain, 1595.083 Kubikfod bale. Ca. 2,513 Tons Bunkers i D. B. og Bundtanke. Olie-maskineri 4 S. C. S. A., 7,600 I. H. P., 6,080 B. H. P., Burmelster & Wain Type bygget hos Allgemeine Elec. Ges. — 2 Sæt 8 Cylindre 29 1/2" x 47 1/2" Slag. 2 Donkey Keadler, 1 à 100 lb og 1 à 43 lb. 17 Elektriske Spil. 21 Bomme — 1 à 30 Tons, 1 à 20 Tons. Vandballast i Cell. D. Btm. 1338 Tons, Midtskibatanke 1466 Tons. Forpeak 130 Tons, Agterpeak 156 Tons. 6 Lastrum. 7 Luger — 4 af 31'2" x 18" 25'6" x 18" 22' x 18" 8" x 18".

Lastende Fuel Olie. Vegetabil Olie eller Latex i Bundtankene.

Lastende Fuel Olie eller Latex i For- og Agterpeak.

Elektrisk Lys. Krydsr Agterstæv. Coeff. .718. Bronze Propeller.

3 Generatorer 100 K. W. hver.

Indretning for 10 Passagerer 15 Kahytter.

FAIRT — ca. 14 1/2 knots paa 25 Tons (til alle Formaal).

Passeret Survey No. 2 1934.

VENTET FALMOUTH OMKRING 15/16 NOVEMBER

(Oplysninger gives i god Tro men uden Garanti)

Yderligere Oplysninger, Inspektionstilladelse osv. givtes Firmuets

C. H. RUGG & CO., LTD.,

Ship Sale Brokers

SHIPPING AUCTIONEERS AND VALUERS,

24, St. Mary Axe, LONDON, E. C. 3.

Telegrams—RUGG, LONDON.

Telephone—AVENUC 3631-3

og er beregnet til Transport af Frugt i isolerede og luftkølede Lastrum.

Dels Hoveddimensioner er følgende: 315'—0" × 45'—6" × 28'—10" til øvertse Dæk, og Bæreevnen er ca. 2425 ts.

Det er forsynet med en to-takts, enkeltvirkende Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wain's Type, der udvikler ca. 3700 I.H.K. ved 160 Omdrejninger pr. Minut. Alt Dæksmaskineri og Kølemaskineri er elektrisk drevet.

I Proveturen deltog Commandant Henry, Direktør for Rederiet, den franske Konsul Jean le Forestier, Repræsentanten for Compagnie Générale Transatlantique i København Dompierre d'Hormoy, Ingeniør G. Scherffenberg fra Bureau Veritas, samt Burmeister & Wain's Direktion.

Polens Kuleksport i Oktober Maaned 1938

De fra Polen i Oktober Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	I 1,000 Tons.
Tyskland (Ihv. Østrig)	96
Ungarn	4
Czekoslovakiet	12
Tyskland	23
Sverige	277
Norge	53
Danmark	25
Island	2
Finland	23
Frankrig	135
Belgien	23
Holland	39
Schweiz	25
Italien	131
Jugoslavien	14
Malta	2
Ægypten	11
Øvrige Afrika	3
Argentina	10
Andre Lande udenfor Europa	9
Bunkerkul	167
	1,084
Danzig	38
Ialt	1,122

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Oktober Maaned 1938

Nation	Antal	Ialt	N.R.T.
Danske	1,414		372,169
Svenske	312		73,589
Norske	32		43,197
Tyske	72		21,517
Engelske	30		32,908
Finske	32		28,516
Russiske	1		764
Hollandske	30		13,578
Belgiske	1		3,988
Letlandske	6		6,458
Estlandske	14		7,175
Islandske	4		3,002
Amerikanske	6		18,832
Polske	5		26,984
Argentinske	1		4,013
Ialt	1,960		656,680

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i Oktober Maaned 1938

Nation	Antal	N. R.
Danmark	354	85,165
Norge	12	8,187
Sverige	32	10,241
Finland	7	4,452
Estland	3	3,157
Tyskland	24	4,071
England	6	9,293
Holland	6	2,076
Tilsammen	444	128,642
Heraf Rutefart	154	58,560

Erstatningssag

Der er afsagt Dom i en Sag mellem det lettiske Statsrederi, der ejer Damperen »Gauja« af Riga, og Rederiet C. K. Hansen i Anledning af en Kollision, som »Gauja« havde med Damperen »Ørneborg« i Limfjorden 27. Oktober 1936.

Ved Dommen frikendtes Dampskibsselskabet Dannebrog, og Sagsøgeren, det lettiske Statsrederi, dømmes til inden 15 Dage at betale Rederiet C. K. Hansen 7600 Kr. 78 Øre med Renter 5 pCt. p. a. fra 11. April til Betalingen sker.

Sagsomkostningerne paalægges det lettiske Rederi med 600 Kr.

Kollisionen mellem de to Skibe fandt Sted mellem Hals og Aalborg. »Ørneborg« var for indgaaende i Fjorden mod Aalborg og det samme var »Gauja«, begge Skibe havde Hals-Lods om Bord. »Gauja« indhentede »Ørneborg«, som den vilde passere forbi, men med det Resultat, at den sugede »Ørneborg« ind til sig, hvorved begge Skibe led forskellige overbords Skader. Der blev afholdt Søforhør med det Resultat, at begge Skibe mente at have Ret, idet man paa »Gauja« mente, at »Ørneborg« laa stille under Forbisejlingen, hvilket benægtes af baade Lods og Føreren samt den øvrige Officersbesætning. »Gauja«s Rederi krævede i Erstatning 12.000 Kr., medens »Ørneborg«s Rederi forlangte 10.000 Kr. i Erstatning.

Kølen blev revet af

Et estnisk Motorskib »Neptun« løb forleden i Taage paa Slengrunden ved Schönheiterpulle i Nærheden af Gedser.

Skibets Køl blev revet af og driver nu rundt mellem Gedser og Rødsand.

Mandskabet opsendte Nødraketter, og Redningsbaaden fra Gedser gik ud og tog Kaptajnen i Land, medens den 8 Mand store Besætning blev om Bord.

Søforklaring

Som tidligere omtalt grundstodte den estniske Damp »Vega« af Tallin Natten mellem den 12. og 13. f. M. paa Lyø under Rejse fra Danzig til Svendborg med en Ladning Kul til Arbejdernes Kulforretning.

Der holdtes i den Anledning Søforklaring i Svendborg. For Rederiet va rmødt Konsul Thejll og for Kasko-assurandørerne Theo Kock & Co. var mødt Kaptajn Storm, København.

Kaptajn T. Merilo forklarede, at Grundstødningen var sket i tæt Taage, hvorfor »Vega« kun havde sejlet med halv Kraft. Man kunde utydelig skimte Skjoldnæs Fyr gennem Taagen, men kunde ikke faa Øje paa Lysbojen paa Skrams Flak. Han loddede ikke, da han var kendt paa Stedet, men Styrmanden havde netop faaet Loddet frem og vilde til at begynde at lodde, da Grundstødningen skete.

Kaptajnen mente ikke, at Distancen fra Skjoldnæs til Skrams Flak da kunde være udsejlet, men »Vega« maatte anbenbart være blevet forsal af Strømmen over mod Lyø. Han havde heller ikke kunnet høre Klokkebojen fra Skrams Flak.

»Vega« har efter Grundstødningen vist sig at være tæt. Maskinmester O. Mulk forklarede, at Trykfejlet og første Hovedleje løb varm under Grundstødningen, formentlig fordi Maskinen havde arbejdet for haardt, men han mente godt, at Skibet kunde fortsætte Rejsen med

Esbjerg skifter Havnemester

Havnemester V. P. A. Larsen, Esbjerg, har trukket sig tilbage paa Grund af Svagelighed. Han tog Styrmands-eksamen i Nordby, blev i 1913 ansat som Skibsfører i Vandbygningsvæsenet og i 1917 Havnemester i Frederikshavn, hvorfra han 1931 forflyttedes til Esbjerg. Til ny Havnemester er udnævnt Skibsfører af 1. Grad i Vandbygningsvæsenet, Kaptajn A. M. Chr. Wegeberg, Esbjerg.

Østbornholmske faar to nye Skibe

Paa en i Østbornholmske Dampskibsselskab i Næksø afholdt Generalforsamling vedtoges det med 131 Stemmer mod 1 at tiltræde Bestyrelsens Salg af Damperen »Nordbornholm« til de chilenske Statsbaner for 700.000 Kr. samt Købet af Sveabolagets Damp »Carl von Linné« for 47.000 sv. Kr. med Sejlads i Vinter mellem København og de østbornholmske Havne for Øje.

Endvidere vedtoges det at bemyndige Bestyrelsen til paa Aalborg Skibsværft at bestille til Levering 15. Juli 1939 et nyt Dieselmotorskib, der skal være Søsterskib til det fornylig paa samme Værft bestilte Skib til Aflosning af Damperen »Østbornholm«, der — ligesom »Nordbornholm« — er solgt til Chile. Det nye Skib vil komme til at koste henved 900.000 Kroner.

Endelig bemyndiges Bestyrelsen til hos Pengeinstituter paa Nord- og Østbornholm at optage et Laan paa 300.000 Kr., saaledes at man med disse Penge og med Købesummen for »Nordbornholm« kan betale saavel det nye Skib fra Aalborg som det svenske Skib kontant.

Stor norsk Ordre til Odense Staalskibsværft

Efter hvad der forlyder, har Anders Jahres Rederi i Sandefjord bestilt et Motorskib paa 15,300 Tons paa Odense Staalskibsværft.

Paa Værftet kender man officielt intet til Sagen, men hvis Ordren er gaaet i Orden, betyder det, at Rederiet i Sandefjord har bestilt et af de største Skibe, der endnu er udgaaet fra Odense Staalskibsværft.

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVETELEFON
386 & 786TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"**De fulgtes ad**

Fhv. Skibsfører *Fr. Krull* er død i Marstal, 87 Aar gammel, Dagen efter at hans omtrent jævnaldrende Hustru var død.

Krull har i sin Tid været Fører af bl. a. »Wenys Castle«, og har pløjet alle de store Have, før han hosatte sig i Marstal.

Til Minde om den dræbte Kontrolloffer

Kaptajnløjtnant af Reserven E. Hense, der for Tiden gør Tjeneste ved den internationale Søkontrol i Spanien, medbragte, da han for nylig var hjemme paa Ferie i Danmark, Resterne af den Kontrolstander, som fandtes i Søljtnant M. C. Madsens Kahyt i den engelske Damper »Stanwell«.

Søljtnant Madsen, der gjorde Tjeneste, som international Kontrolloffer paa SS. »Stanwell«, døde paa Hospitalet i Tarragona den 15. Marts 1938 som Følge af de Saar, han havde faaet under et Flyverangreb paa Byen, hvorunder der bl. a. faldt en Bombe paa det nævnte Skib.

»Foreningen af Søofficerer i Reserven«, til hvem den omtalte Stander er overgivet, har nu ladet Konservator P. Linde ved Nationalmuseet præparere og indramme den delvis forbrændte Kontrolstander, idet Foreningen agter at opbevare denne som et historisk Minde.

PERSONALIA**70 Aar**

Tidligere Skibsfører i Det forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *Hans Jacob Tønnesen* fyldte i Søndags 70 Aar. Kaptajn Tønnesen, der er Skibsførersøn fra Dragør, kom selv til Søs som 15 Aars Dreng med en Bark fra Dragør, og senere sejlede han med tyske og hollandske Skibe paa Langfart.

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORGTELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

Efter at have afsluttet Navigationsskolen i 1890 traadte Tønnesen ind i DFDS., og i 1910 blev han Skibsfører. I 1933 gik han i Land.

60 Aar

Skibsfører af 1. Grad i »De Danske Statsbaner«, Kaptajn *Chr. S. Kiersgaard*, fylder den 26. November 60 Aar. Kaptajn Kiersgaard er tjenstgørende i Kalundborg Overfarten.

Den 28. November fylder Kaptajn *Chr. V. Ehrhorn* 60 Aar. Kaptajn Ehrhorn er Fører af m.s. »Erik«, tilhørende De Danske Sukkerfabrikker.

Ridder af Dannebrog

Direktør *H. Christensen*, Reder for Dampskibsselskabet »Vendila«, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Dødsfald

Tidligere Skibsfører i Østasiatisk Kompagni, Kaptajn *Chr. Schmith* er i en Alder af 66 Aar afgang ved Døden. Kaptajn Schmith, der var født i Randers, hvor hans Fader var Jernstøber, gik Sø-Officersvejen, blev Kadet i 1890, Sekondløjtnant i 1894 og Premierløjtnant i 1900. Efter i 1908 at have taget sin Afsked fra Flaaden, indtraadte han i Ø.K. som Skibsfører og gjorde Tjeneste til 1926, da han pensioneredes. Han var senest Fører af Motorskibene »Annam« og »Falstria«.

Tidligere Havneassistent *Julius Petersen* i Frederikshavn er død, 73 Aar gl.

Havneassistent Petersen var i sin Ungdom med Sejl-skibene paa de store Have, gik senere i Vandbygningsvæsenets Tjeneste, sidst som Havneassistent i Frederikshavn, fra hvilken Stilling han tog sin Afsked 1935.

Marinemaler Chr. Benjamin Olsens

Enko har endnu en Del af sin Mands efterladte Malerier til Salg.

Sagasvej 10^a, Vester 3647

POSITIONSLISTE PR. 22. NOVEMBER 1938**A**

s.s. *Aalborg* pass. Kbhvn. 17.11.
s.s. *Aaro*, Bastrup, afg. Wilmington Del. 16.11.
s.s. *Aaro* ank. Stavanger 7.11.
s.s. *Aase* ank. Lisbon 13.11.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Amba 9.11.
s.s. *Absalon* ank. Grangemouth 8.11.
m.s. *African Reefer* afg. Rotterdam 21.11.
m.s. *Afrika*, Jensen, pass. Galle 18.11. p. R. t. Singapore udg.
s.s. *Agnete* ank. Oslo 11.11.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Windsor, N.S. 3.11.
s.s. *Alfa* ank. Bristol 18.11.
s.s. *Alf* ank. Lorient 15.11.
s.s. *Algarve* afg. Alexandria 21.11. til Port Said.
s.s. *Algier* afg. Nemours 21.11. til Oran.
s.s. *Alabama* ank. Rosario 18.11.
m.s. *Almena* afg. New York 9.11. til Port Williams.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Aden 18.11. til Colombo udg.
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Providence, R.S. 18.11.
m.s. *American Reefer* pass. Mona 20.11.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. St. Thomas 20.11. til London hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Falmouth 10.11. til St. Kitts.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Hongkong 5.11.
s.s. *Anna* ank. Oporto 19.11.
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Nakskov 23.11.
s.s. *Anne* afg. New York 22.10. til Searsport.
m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 3.11. til Stavanger.
m.s. *Arizona* afg. Esbjerg 8.11. til River Plate.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Frederikshavn 16.11. til Danzig.
m.s. *Asbjorn*, Bjark, ank. Takao 19.11.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Saigon 22.11. udg.
s.s. *Aslaug* pass. Gibraltar 10.11. p. R. t. Jaffa.
s.s. *Asko*, Hansen, afg. Danzig 15.11.
m.s. *Asnæs* pass. Dunnet Head 9.11.
m.s. *Astoria*, Norregaard, afg. San Pedro 15.11.
s.s. *Astra* ank. Hampton Rds. 9.11.
s.s. *Astrid*, Madsen, i Timecharter paa Canada.
m.s. *Australian Reefer* afg. Haifa 20.11.

m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Cape Agulhas 27.10. p. R. t. Syney udg.
s.s. *Avance* afg. Korsør 2.11. til Kemi.

B

s.s. *Belgien* ank. Gdynia 15.11.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Port Arthur 31.10.
s.s. *Bergenshus* afg. Aalesund 22.11. nordover.
s.s. *Bertha* afg. Boston 14.11.
s.s. *Bes* pass. Cuxhaven 21.11.
s.s. *Betta* afg. Workington 21.11.
s.s. *Betty Mærsk* pass. Lizard 18.11. østg.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. New York 19.11.
s.s. *Birgitte* ank. Lisbon 13.11.
s.s. *Birte*, Andersen, afg. Dublin 17.11. til Huelva.
s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Danzig 21.11.
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Kbhvn. 21.11.
m.s. *Bornholm*, Sørensen, ank. Rotterdam 18.11.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. London 20.11.
m.s. *Brasilian Reefer* afg. Rio de Janeiro 20.11.
s.s. *Brasilien* afg. Neufahrwasser 30.10. til River Plate.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Dakar 16.11. til Rotterdam.
s.s. *Britta* afg. Geneva 22.11.
s.s. *Broholm* ank. Kbhvn. 19.11.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Hamburg 9.11.
s.s. *Brynhild* ank. Santos 21.11.

C

m.s. *California* afg. Pernambuco 14.11. til Madeira.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Hull 21.11. til Southampton udg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Ækvator 19.11.
s.s. *Carmen* ank. Poole 18.11.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Malaga 11.11.
s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 19.11. til Antwerpen.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Aden 18.11. til Japan.
m.s. *Chilean Reefer* ank. Seattle 21.11.
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Cape of Good Hope 19.11. p. R. t. Durban udg.
m.s. *Chr. Holm* paa Vej til Rio de Janeiro.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Quebec 9.11. til West Indien.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

22.11.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEW YORK.....	480,25	AMSTERDAM.....	261,45
BERLIN.....	191,75	STOCKHOLM.....	115,55
PARIS.....	12,65	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,15	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108,50	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,50	WARSAWA.....	90,30

m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 19.11.
 s.s. *Christiansborg* afg. Varna 16.11.
 s.s. *Cimbria*, Lund, pass. Brunsbüttelkoog 20.11. p. R. t. Amsterdam.
 s.s. *Clara*, Jensen, pass. Skagen 20.11. p. R. t. London.
 m.s. *Columbia*, Bronér, forv. afg. Wakamatsu 20.11.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Beira 27.10. til Durban.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Cape Breton Island 9.11.

11

s.s. *Dagmar* afg. Kbhvn. 19.11. til London.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Stockholm 9.11. til Norrköping.
 s.s. *Dagmar* pass. Gibraltar 16.11.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Blyth 19.11. til Kbhvn.
 m.s. *Danmark* ank. Hamburg 21.11.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Chefoo 19.11. til Yokohama udg.
 s.s. *Delaware* ank. Baltimore 20.11.
 s.s. *Douro* afg. Hamburg 22.11. til Aalborg og Aarhus.
 m.s. *Duala*, Larsen, ank. Göteborg 20.11. hjg.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Casablanca 9.11.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Quebec 17.11.
 s.s. *Effie Mærsk* afg. Archangel 31.10.
 s.s. *Egholm* afg. Kalamata 19.11. til Algier.
 m.s. *Egyptian Reejer* pass. Cristobal 22.11.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Curacao 3.11.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Immerside 13.11.
 s.s. *Elisabeth* afg. Lovisa 12.11.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Teignmouth 9.11.
 s.s. *Ellen* afg. Antwerpen 16.11. til Skuru.
 s.s. *Ellensborg* ank. Antwerpen 18.11.
 s.s. *Else* afg. Kbhvn. 20.11.
 s.s. *Emanuel* afg. Kotka 17.11. til Newport Moon.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Antwerpen 5.11.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Bahrain Isl. 13.10.
 s.s. *Energi* afg. Skellefteå 12.11. til Antwerp.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Kbhvn. 20.11.
 s.s. *Enigheden* afg. Gdynia 22.11. til Delfzijl.
 s.s. *Erik Boye* afg. London 18.11. til Boston.
 s.s. *Erindring* ank. Leningrad 18.11.
 s.s. *Erna* ank. Limassol 20.11.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Christobal til Los Angeles 20.11. udg.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Huelva 18.11.
 s.s. *Ester* afg. Kbhvn. 22.11.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Ventspils 19.11. til Liverpool.
 s.s. *Estrid* pass. Barry 3.11. p. R. t. Rio.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Astoria til San Francisco 21.11. udg.

F

s.s. *Fano*, Korff, ank. Kotka 20.11.
 m.s. *Fano* ank. Tallin 19.11.
 s.s. *Finland* ank. Danzig 15.11.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Pedro til Panama Canal 18.11. hjg.
 s.s. *Flora* ank. Horsens 21.11.
 s.s. *Flynderborg* ank. Sevilla 16.11.
 s.s. *Frankrig* ank. Kbhvn. 16.11.
 s.s. *Fredensborg* ank. Danzig 26.11.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Danzig 20.11.
 s.s. *Freja* ank. Hamburg 9.11.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 13.11.
 s.s. *Frode* afg. New York 7.11. til Oslo.
 s.s. *Fylla* ank. Trångsund 16.11.

G

s.s. *Georgia* ank. New York 20.11.
 s.s. *Gerda* ank. Algier 22.11.
 s.s. *Gerd* afg. Port Williams 9.11. til London.
 s.s. *Gerda Toft* pass. Bergen 21.11.
 s.s. *Gorm* afg. New Orleans 19.11. til Norfolk, Va.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. New York 9.11.
 s.s. *Grete* pass. Ækvalor 20.11.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Baltimore 15.11. til Yokohama.
 s.s. *Grønland*, Mortensen, ank. Goole 21.11.
 s.s. *Gudena* ank. Danzig 16.11.
 s.s. *Gudrun* pass. Mumbles 12.11. p. R. t. St. John.
 m.s. *Gudrun Mærsk* pass. St. Cath.'s Pt. 18.11. østg.
 s.s. *Gunhild* afg. Dublin 8.11. til Cork.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Malta 8.11.

s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 29.9.
 s.s. *Gyda* afg. Hull 3.11. til Oslo.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Kbhvn. 11.11.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Flensburg 19.11.
 s.s. *Halfdan* ank. Danzig 21.11.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Ryovaliniemi 19.11.
 s.s. *Hanne* afg. Constanza 12.11. til Volo.
 s.s. *Hans Broge* afg. Gdynia 14.11.
 s.s. *Hans*, From, afg. Danzig 22.11.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Las Palmas 16.11.
 s.s. *Harald* ank. Kbhvn. 19.11.
 s.s. *Harriet* afg. Gdynia 23.11.
 s.s. *Helene* pass. Helsingør 21.11.
 s.s. *Helga* ank. New York 20.11.
 m.s. *Helvig* afg. Alexandria 4.11. til Tel Aviv.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Le Havre 4.11.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Gravesend 17.11. til Immingham.
 m.s. *Herdis* afg. Liverpool 13.11. til Santa Cruz.
 s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 22.11. til Manchester.
 m.s. *Hulda Mærsk* ank. Kbhvn. 3.11.
 s.s. *Hilde* pass. Dungeness 10.11. p. R. t. Malta.
 s.s. *Holland* ank. La Pallice 16.11.
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 21.11.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Aarhus 22.11. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Preston 16.11. til Sevilla.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Gravesend 17.11. til Antwerpen.
 s.s. *Inger Toft* afg. Huelva 17.11.
 s.s. *Inger* afg. Svartvik 21.11.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Bordeaux 19.11.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Montreal 10.11. til Odense.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Blyth 20.11.
 s.s. *Ivar* afg. Reval 22.11. til Stockholm.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 20.11.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. St. John, N.B. 3.11.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Tuxpam 10.11.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Aden til Port Said 21.11. hjg.
 s.s. *Jenny* afg. Londonderry 16.11.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. St. John 31.10.
 s.s. *Johanne* ank. Bowater 18.11.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Zeebrugge 14.11. til Kalundborg.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 21.11.
 s.s. *Jonna* afg. Cardiff 18.11.
 s.s. *Juliane* afg. Lorient 6.11.
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Colombo til Aden 22.11. hjg.
 s.s. *Jutta* pass. Dungeness 20.11.
 s.s. *Jytte* afg. Vejle 14.11. til Esbjerg.
 s.s. *Jægersborg* pass. Kbhvn. 18.11.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Marseilles 20.11.
 s.s. *Kalø*, Brockmann, ank. Antilla (Cuba) 18.11.
 s.s. *Karen Toft* ank. Huelva 22.11.
 s.s. *Karen* afg. Boston 14.11.
 s.s. *Karla* pass. Gibraltar 19.11.
 s.s. *Katholm* ank. Liverpool 18.11.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Port Arthur 2.11. til Balboa.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Leith 15.11.
 s.s. *Kentucky* afg. Kbhvn. 24.11. til Neufahrwasser.
 s.s. *Kirsten* pass. Skagen 10.11. p. R. t. Lübeck.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Fredericia 14.11.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Bordeaux 16.11. til Arzew.
 s.s. *Knud* ank. Great Yarmouth 18.11.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Esbjerg 16.11.
 s.s. *Knut* pass. Cabo Carvoiro 15.11.
 s.s. *Kongea* laster i Kbhvn. til Libau.

L

s.s. *Laila* afg. New York 18.11.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Marseille til London 21.11. hjg.
 s.s. *Lars Kruse* pass. Lal Palmas 13.11.
 s.s. *Laura* afg. Baires 19.11.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. San Francisco 26.10. til Yawata.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Gravesend 4.11. til Batum.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Aalborg Værft 4.10.
 s.s. *Lilian* pass. Holtenua 20.11.
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 17.11.
 s.s. *Lily* pass. Øland 15.11.
 s.s. *Linda* ank. Aghios 22.11.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Leningrad 14.11. til Garston.
 s.s. *Lotta* afg. Raumo 19.11.
 s.s. *Lotte* ank. Jacksonville 16.11.
 m.s. *Louisiana* ank. Aabenraa 22.11.
 m.s. *Lundby* forv. afg. New York 24.11.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Barrow 17.11. til Barry.
 s.s. *Magnus* afg. Kbhvn. 22.11. til Dunkirk.
 s.s. *Maja* ank. Haukipudas 20.11.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Dover p. R. t. Kbhvn. 21.9. hjg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Hamburg 18.11.

m.s. *Marchen Mærsk* afg. Yokohama 9.11. til New York.
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. Randers 18.11.
 s.s. *Margrete* ank. Klaipeda 5.11.
 s.s. *Margrthe* ank. Kbhvn. 20.11.
 s.s. *Marianne* ank. Dundee 14.11.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Rotterdam 29.10.
 s.s. *Marie Toft* afg. Gdynia 21.11.
 s.s. *Marit Mærsk* pass. Dungeness 17.11. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Marna* ank. Valparaiso 17.11.
 m.s. *Marocco* ank. Kbhvn. 22.11.
 s.s. *Martin Carl*, Christiansen, afg. Wilmington NC. 12.11.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Dungeness 18.11. vestg.
 s.s. *Marx* ank. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 16.11. til River Plate.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Antwerpen 6.11.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Bangkok 15.11. udg.
 s.s. *Mercur* afg. Aarhus 27.10. til Lübeck.
 s.s. *Mette* ank. Aalborg 24.9.
 s.s. *Michael Jebsen* ank. Manila 10.11.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Bordeaux 17.11. til Me-thil.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Kbhvn. 16.11.
 s.s. *Najaden* ank. Purfleet 22.11.
 s.s. *Nancy* afg. Jacobstad 22.11.
 s.s. *Nerma* afg. Esbjerg 22.11.
 ss. *Nevada* afg. Bahia 6.11. til Madeira.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Cristobal 8.11.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Savannah 1.11.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Antwerpen 22.11.
 s.s. *Niobe* pass. Gasquet 20.11.
 s.s. *Norco* afg. Antwerpen 14.11. til London.
 m.s. *Nordbo* ank. Newport 4.11.
 s.s. *Nordborg* ank. St. John N.B. 20.11.
 s.s. *Nordby* ank. Gravesend 16.11.
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 31.10. til Yokohama.
 m.s. *Nordfarer* afg. Rio de Janeiro 16.11. til New York.
 m.s. *Nordhavet* afg. Dakar 29.10. til Buenos Aires.
 m.s. *Nordhval* afg. Tacoma 15.10. til Yokohama.
 m.s. *Nordkap* ank. Port Alfred 17.11.
 s.s. *Nordlys* ank. Quebec 8.11.
 m.s. *Nordpol* afg. Saigon 27.10. til Yokohama.
 m.s. *Nordvest* ank. Mamugao 28.10.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Rosario 19.11.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 22.11.
 s.s. *Olaf* ank. Middelfart 22.11.
 s.s. *Olga* afg. Le Havre 17.11. til Caen.
 m.s. *Olga S.* afg. Algiers 16.11. til Alexandria.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. London 7.11. til Zeebrügge.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. St. Vincent 20.11.
 m.s. *Oregon* afg. Santos 21.11. til Rio.
 s.s. *Orion* lossen i Kbhvn. for Bremen.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Marseilles 19.11.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Sorel 13.11.
 s.s. *Ove Toft* afg. Huelva 18.11.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Sydney 16.11.
 s.s. *P. N. Dam* ank. Casablanca 3.11.
 m.s. *Panama*, Paulsen, pass. Finisterre p. R. t. Genoa 22.11. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Kbhvn. 17.11. til Dundee.
 s.s. *Paula* afg. Wiborg 22.11.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Casquets p. R. t. London 21.11. hjg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute-fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. New York 8.11.
 s.s. *Pia* pass. Dungeness 21.11.
 s.s. *Polly* pass. Øland 15.11.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Grangemouth 17.11. til Kbhvn.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Alexandria 10.11. til Jaffa.
 s.s. *Randa* pass. Brunsbuttel 21.11.
 s.s. *Riga* afg. Gøteborg 21.11.
 s.s. *Rigmor* afg. Danzig 16.11. til Sfax.
 s.s. *Rikke* afg. Baltimore 19.10. til Hamburg.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 20.11.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Delfzyl 16.11.
 s.s. *Robert* afg. Yxpila 12.11.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 17.11. til Antwerp.
 s.s. *Rosenborg* afg. Kemi 22.11.

S

s.s. *Saga* forv. afg. Sarpsborg 22.11. til Horsens.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. New York 29.9.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Hamburg 16.11.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Methil 21.11.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Rotterdam 20.11.
 s.s. *Sejro*, Teilman Thomsen, ank. Rotterdam 12.11.
 m.s. *Selandia*, Væring, pass. Ushant p. R. t. Marseille 22.11. udg.
 s.s. *Selma* pass. Oran 16.11.
 s.s. *Sessa* afg. Iquique 16.11.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Azores p. R. t. Los Angeles 18.11. udg.
 s.s. *Sicilien* ank. Tel-Aviv 20.11.
 s.s. *Signe* afg. Naples 16.11. til Messina.
 s.s. *Sigrid* ank. Preston 18.11.
 s.s. *Sigrun* pass. Dunnethed 17.11. til Manchester.
 s.s. *Silkeborg* afg. Newport 19.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Zaandam 19.11.
 s.s. *Skagen* afg. Otterbæchen 21.11.
 s.s. *Skagerak* afg. Tyne 7.11.
 s.s. *Skandia* ligger i Nyborg.
 s.s. *Skjold* afg. La Pallice 21.11. til Bordeaux.
 s.s. *Skodsborg* afg. Bayonne 18.11.
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 22.11. til Gdynia og Danzig.
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, ank. Portland, ME. 16.11.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Nyborg 11.11.
 s.s. *Sophie* pass. Hanstholm 13.11.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 22.11. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. New Orleans 13.11.
 s.s. *Stella* ank. Haifa 19.11.
 m.s. *Stensby* forv. afg. Taku Bar 22./23.11.
 s.s. *Stjerneborg* afg. Port Alberny 18.11.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Newcastle-on-Tyne 18.11.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Danzig 10.11.
 s.s. *Svanhild* afg. Newport News 14.11. til Houtson.
 s.s. *Svanholm* afg. Messina 19.11. til Palermo.
 s.s. *Svend Pii* ank. Aarhus 16.11.
 s.s. *Søborg* ank. Glasgow 17.11.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Danzig 21.11.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Fremantle 16.11.
 s.s. *Tanja* ank. St. Louis 22.11.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Francisco 5.11.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Malmø 23.11.
 s.s. *Tekla* ank. Antwerpen 10.11.
 s.s. *Tennessee* afg. Gøteborg 22.11. til Portland, Me.
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 4.11.
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 22.11.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Skive 22.11.
 s.s. *Tove* ank. Goole 17.11.
 s.s. *Tovelil*, Bang, pass. Avona Isl. 19.11.
 s.s. *Transporter* ank. Kbhvn. 13.11.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Oslo 22.11.
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 22.11. til Stettin.
 s.s. *Tula* afg. Antwerpen 21.11. til Casablanca.
 m.s. *Tunis* ank. Antwerpen 18.11.
 m.s. *Tureby* forv. afg. Rosario 22.11. til La Plata og New York.

U

s.s. *Uffe* ank. Fredericia 22.11.
 s.s. *Ulla* pass. Ækvator 17.11.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Dannel Hd. 25.10.
 s.s. *Uranienborg* pass. Balboa 14.11.

V

s.s. *Valborg* afg. Boston 11.11.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Aabenraa 21.11.
 s.s. *Venus* ank. Port Alfred 12.11.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Delfzyl 17.11.
 s.s. *Viborg* pass. Gibraltar 21.11.
 s.s. *Viola* pass. Beachy Hd. 13.10. p. R. t. Amerika.
 s.s. *Virginia* ank. Rosario 16.11.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute-fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Capelown 9.11.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Marseille 16.11. til Nice.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Gdynia 16.11. til Ghent.

Y

s.s. *Yrsa* paa Værft i Frederikshavn.

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Safi 20.11.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



*Det populære
Tuborg*

**TUBORG LAGER ØL
TUBORG PILSNER**

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 12.432
12.267
12.732

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke
PENSIONS-FORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN A/S
er Stedet

Anstalten, der er oprettet af danske
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,
er statsanerkendt og statskontrolleret.

Hovedkontor: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. Tlf.: CENTRAL 7809



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

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



Weiolin Skibsfarver

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen



Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkoco

ROTTERDAM

Telephones:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE
SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA — Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 23. November 1938.

Nr. 47.

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

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

I. Østersøen.

3328. Sverige S.-Kyst. Ystad. Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 46/3140. Stockholm 1938.)

E. f. S. Nr. 42/2978 1938 annulleres og erstattes med:

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 16/1178 1938 meddeles, at den deri omtalte Forandring af *Ystad inre* og *Ystad yltre* Fyr vil finde Sted i Løbet af det første Kvartal af 1939.

c. $55^{\circ} 25',7$ N. $13^{\circ} 49',6$ E.

(E. f. S. Nr. 42/2978 1938.)

3329. (T). Sverige. Öland W.-Kyst. Grönhögen Fyr midlertidig slukket.

(U. f. s. Nr. 46/3137. Stockholm 1938.)

Grönhögen Fyr paa c. $56^{\circ} 15',9$ N. $16^{\circ} 24',0$ E. er midlertidig slukket, men vil snarest atter blive tændt.

3330. (T). Sverige. Gotland E.-Kyst. Bungenäs Fyr midlertidig slukket.

(U. f. s. Nr. 46/3138. Stockholm 1938.)

Bungenäs Fyr paa c. $57^{\circ} 49',4$ N. $19^{\circ} 04',9$ E. er midlertidig slukket paa Grund af Reparation.

3331. (P). Sverige E.-Kyst. Blackan Lystønde ombyttes med Lys- og Fløjtetønde.

(U. f. s. Nr. 46/3135. Stockholm 1938.)

I Løbet af 1938 ombyttes *Blackan* Lystønde paa $57^{\circ} 28',40$ N. $16^{\circ} 50',70$ E. med en Lys- og Fløjtetønde med samme Fyrkarakter. Flammens Højde bliver 4 m.

(Kort Nr. 268 og 269.)

3332. Sverige E.-Kyst. Hävringe. Oplysning om Fyrskib.

(U. f. s. Nr. 46/3134. Stockholm 1938.)

Fra Begyndelsen af 1939 vil Fyrskibet *Hävringe* paa $58^{\circ} 33',30$ N. $17^{\circ} 30',00$ E., naar det til forskellige Tider inddrages for Eftersyn, blive erstattet af et Reservefyrskib.

3333. Finland. Bottniske Bugt. Himanka Lastoplads. Nye Ledemærker.

(U. f. s. Nr. 30/812. Helsingfors 1938.)

Følgende nye Ledebaaker er opført:

1. a. *Mansikkakari övre* paa $64^{\circ} 05' 12''$ N. $23^{\circ} 36' 04''$ E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Plade med et rødt, lodret Felt i Midten.b. *Mansikkakari nedre* paa $64^{\circ} 05' 18''$ N. $23^{\circ} 35' 33''$ E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Plade med et rødt, lodret Felt i Midten.Baakerne er overet i Pejling c. 112° .2. a. *Märsi* (øvre) paa $64^{\circ} 03' 06''$ N. $23^{\circ} 37' 38''$ E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Plade med et rødt, lodret Felt i Midten.b. *Märsikallio* (nedre) paa $64^{\circ} 03' 23''$ N. $23^{\circ} 37' 07''$ E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Plade med et rødt, lodret Felt i Midten.Baakerne er overet i Pejling c. 142° .3. a. *Himanka Kirketaarn* (øvre) paa $64^{\circ} 03' 35''$ N. $23^{\circ} 39' 23''$ E. Et brunt Kirketaarn.b. *Himanka* (nedre) paa $64^{\circ} 03' 54''$ N. $23^{\circ} 38' 17''$ E. En paa Støtter staaende hvid, firkantet Plade.Ledemærkerne er overet i Pejling c. 122° .**3334. Finland. Bottniske Bugt. Kaunissaari. Løb nedlagt. Afmærkning inddraget.**

(U. f. s. Nr. 31/826. Helsingfors 1938.)

Det fra Søen til *Kaunissaari* førende $5,3$ og $4,6$ m dybe Løb er nedlagt og Afmærkningen er inddraget.c. $61^{\circ} 15'$ N. $21^{\circ} 30'$ E.**3335. Finland. Skärgårdshavet. Sandö. Nye Ledemærker.**

(U. f. s. Nr. 30.814. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte Ledebaaker er opført:

1. *Råholm* (øvre) paa $60^{\circ} 15' 14''$ N. $22^{\circ} 32' 44''$ E. En rød, firkantet Plade med et hvidt, lodret Felt i Midten.Overet med *Kattkil* Baake paa $60^{\circ} 14' 36''$ N. $22^{\circ} 32' 18''$ E. i Pejling c. 19° .2. a. *Kupiluoto* (øvre) paa $60^{\circ} 14' 49''$ N. $22^{\circ} 33' 34''$ E. En rød, firkantet Plade med et hvidt, lodret Felt i Midten.b. *Kalvholm* (nedre) paa $60^{\circ} 14' 35''$ N. $22^{\circ} 33' 05''$ E. En rød, firkantet Plade med et hvidt, lodret Felt i Midten.Baakerne er overet i Pejling c. 45° .**3336. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Nye Fyr tændt.**

(U. f. s. Nr. 31/823. Helsingfors 1938.)

1. Paa $60^{\circ} 28' 39''$ N. $27^{\circ} 37' 40''$ E. er tændt et Fyr, *Lipra* (øvre), der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Flammens Højde: $20,5$ m. En Betonkonstruktion med en firkantet, hvid Plade med et sort, lodret Felt i Midten. Fyret lyser i Pejlinger fra c. 29° til c. 37° , 4° paa hver Side af Ledelinien.2. Paa $60^{\circ} 28' 07''$ N. $27^{\circ} 36' 58''$ E. er tændt et nyt Fyr, *Siikasaari* (nedre), der viser hvidt Et-Blink hver 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$. Flammens Højde: 11 m. Betonkonstruktion med en firkantet, hvid Plade med et rødt, lodret Felt i Midten. Fyret lyser i Pejlinger fra c. 29° til c. 37° , 4° paa hver Side af Ledelinien.Fyrene er overet i Pejling c. 33° .

(E. f. S. Nr. 44/3122 1938.)

3337. Finland. Finske Bugt. Viipuri—Uuras. Uddybningsarbejder fuldført. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 31/819. Helsingfors 1938.)

Efter at Uddybningsarbejderne i Nærheden af *Pikarluoto* Fyr paa $60^{\circ} 41' 26''$ N. $28^{\circ} 43' 00''$ E. er de hvid- og rødmaledede Spirtønder med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa henholdsvis $60^{\circ} 41' 22''$ N. $28^{\circ} 43' 07''$ E. og $60^{\circ} 40' 52''$ N. $28^{\circ} 42' 07''$ E. permanent inddraget.

En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa hver af følgende Pladser:

a. $60^{\circ} 41' 26''$ N. $28^{\circ} 43' 12''$ E. c. $60^{\circ} 40' 58''$ N. $28^{\circ} 42' 14''$ E.b. $60^{\circ} 41' 19''$ N. $28^{\circ} 43' 00''$ E. d. $60^{\circ} 40' 50''$ N. $28^{\circ} 42' 00''$ E.

- 3338. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Viipuri. Nyt Ledemærke.**
(U. f. s. Nr. 30/806. Helsingfors 1938.)
Fyret *Kuposenkivi* paa $60^{\circ} 41' 35''$ N. $28^{\circ} 43' 40''$ E., der tidligere har været overet med Domkirkens Taarn paa $60^{\circ} 42' 31''$ N. $28^{\circ} 46' 00''$ E., er nu overet med et Møletaarn paa $60^{\circ} 42' 22''$ N. $28^{\circ} 45' 37''$ E.
- 3339. Tyskland. Kieler Bugt. Hohwacht Bugt. Putlos. Signalmast.**
(N. f. S. Nr. 46/4978. Berlin 1938.)
En Signalmast er opført paa $54^{\circ} 19' 53''$,₉ N. $10^{\circ} 51' 22''$,₅ E.
(Kort Nr. 279 og 298.)
(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 3340. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk. Havnefyrl midlertidig slukket.**
Paa Grund af Ombygning af *Taarbæk* Havn er det røde, faste Fyr paa S.-Molens Hoved paa c. $55^{\circ} 47'$,₂ N. $12^{\circ} 36'$,₁ E. indtil videre slukket. Slukningen formenes at vare et Par Maaneder.
(Havnelods, Side 195.)
- 3341. Danmark. Sundet. Kongedyb. Gamle Prøvesten S. Sømærke inddraget.**
Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Gamle Prøvesten S.*, paa $55^{\circ} 40'$ ($31''$) N. $12^{\circ} 38'$ ($39''$) E. er permanent inddraget.
(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 276, Tillæg Nr. 3, Side 44. Søm.Fort. Side 43, Nr. 14.)
- 3342. (P). Sverige. Sundet. Barsebäck Fyr forandres.**
(U. f. s. Nr. 46/3149. Stockholm 1938.)
E. f. S. Nr. 42/2993 1938 annulleres og erstattes med:
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/1206 1938 meddeles, at den deri omtalte Forandring af *Barsebäck* Fyr paa c. $55^{\circ} 45'$,₁ N. $12^{\circ} 54'$,₂ E. vil finde Sted i Løbet af det første Kvartal af 1939.
(E. f. S. Nr. 16/1206 1938.)
- 3343. Sverige. Sundet. Falsterborov W. Västerflaket. Sømærke genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 46/3148. Stockholm 1938.)
Den røde Stage med 2 nedadvendte Koste, *Västerflaket*, paa $54^{\circ} 19'$ ($40''$) N. $12^{\circ} 45'$ ($10''$) E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 44/3179 1938.)
- 3344. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Letten og Pladen. Afmærkning forandret.**
1. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Letten*, paa $54^{\circ} 57' 37''$ N. $12^{\circ} 00' 14''$ E. er ombyttet med en rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost.
2. Den hvide Stage med Halmvisk, *Pladen*, paa $54^{\circ} 58'$ ($04''$) N. $12^{\circ} 07'$ ($36''$) E. er ombyttet med en hvid Stumtønde med 1 nedadvendt Kost.
(Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 531. Søm.-Fort. Side 79. Nr. 29 og Side 80, Nr.14.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3345. Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib. Oplysning om Undervandstaagesignal.**
(U. f. s. Nr. 46/3150. Stockholm 1938.)
Undervandstaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Vinga* paa c. $57^{\circ} 34'$ N. $11^{\circ} 36'$ E., der midlertidig har været i Uorden, er atter i Virksomhed.

3346. Sverige. Skagerrak. Kalvöskär—Hamburgsund. Sømærke udlagt.

(U. f. S. Nr. 46/3151. Stockholm 1938.)

En Stage med Kost er udlagt paa $58^{\circ} 34',_{18}$ N. $11^{\circ} 16',_{07}$ E., tæt SW. for $1,2$ m Grunden.

(E. f. S. Nr. 46/3274 1938.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**3347. Norge. Ryfylkefjordene. Sandeidfjord. Sunnanåneset. Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1938.)

Paa $59^{\circ} 28' 50''$ N. $5^{\circ} 53' 22''$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: $8,5$ m. Synsvide: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,7$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra 333° til 350° . | 5. Rødt i Pej. fra 94° til 138° . |
| 2. Hvidt i — - 350° - 40° . | 6. Hvidt i — - 138° - 155° . |
| 3. Grønt i — - 40° - 83° . | 7. Grønt i — - 155° - 163° . |
| 4. Hvidt i — - 83° - 94° . | 8. Hvidt i — - 163° - 191° . |

Brændetid: 8. Juli—21. Maj.

3348. Norge. Ryfylkefjordene. Finnøy N.-Side. Krabbeskjær. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1938.)

Paa $59^{\circ} 12' 23''$ N. $5^{\circ} 49' 35''$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 177° til 214° . | 6. Hvidt i Pej. fra 40° til 50° . |
| 2. Hvidt i — - 214° - 225° . | 7. Rødt i — - 50° - 65° . |
| 3. Rødt i — - 225° - 247° . | 8. Hvidt i — - 65° - 73° . |
| 4. Hvidt i — - 247° - 290° . | 9. Grønt i — - 73° - 83° . |
| 5. Grønt i — - 290° - 40° . | |

Brændetid: 8. Juli—21. Maj.

3349. Norge. Ryfylkefjordene. Årdalsfjorden. Langholmen. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1938.)

Paa $59^{\circ} 08' 24''$ N. $6^{\circ} 04' 25''$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Betonmur. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 208° til 238° . | 7. Hvidt i Pej. fra 28° til 45° . |
| 2. Hvidt i — - 238° - 243° . | 8. Grønt i — - 45° - 55° . |
| 3. Rødt i — - 243° - 265° . | 9. Rødt i — - 55° - 67° . |
| 4. Hvidt i — - 265° - 269° . | 10. Hvidt i — - 67° - 70° . |
| 5. Grønt i — - 269° - 314° . | 11. Grønt i — - 70° - 84° . |
| 6. Rødt i — - 314° - 28° . | |

Brændetid: 8. Juli—21. Maj.

3350. Norge. Ryfylkefjordene. Lindøysund. Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1938.)

Lysvinklerne i Lindøysund Fyr paa c. $58^{\circ} 59',_6$ N. $5^{\circ} 48',_8$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1.—7. Som før. | 9. Rødt i Pej. fra 258° til 260° . |
| 8. Hvidt i Pej. fra 219° til 258° . | |

3351. England. Themsen. Sea Reach. Oplysning om Dybde.

(N. t. M. Nr. 2430. London 1938.)

 $8,5$ m Dybden, der i Kortet er angivet paa $51^{\circ} 29' 07''$ N. $0^{\circ} 50' 25''$ E., i Yantlet graveede Kanal, skal rettes til $9,4$ m.

3352. (T). England. Ray Sand Channel. Farligt Omraade. Mærketønder udlagt.
(N. t. M. Nr. 2431. London 1938.)

En hvid Tønde med Stage og rød Metalstander er udlagt paa hver af følgende

Pladser:

- a. 51° 43' 37" N. 1° 00' 31" E.
- b. 51° 40' 49" N. 0° 59' 17" E.
- c. Midtvejs paa en Linie mellem (a) og (b).

Linien, der forbinder de ovennævnte Tønder afmærker E.-Grænsen for et farligt Omraade, som vil blive etableret.

3353. England. Waxham E. Dybde aftaget.

(N. t. M. Nr. 2473. London 1938.)

Dybden rapporteres at være aftaget E. for *Waxham*.

c. 52° 48' N. 1° 40' E., 4,8 Sm 352° fra *Winterton* Kirke.

3354. England. Tees Floden. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 2464. London 1938.)

Taagegongongen ved *Fifth Buoy* Fyr paa c. 54° 38' N. 1° 10' W. er erstattet med en Taageklokke, der ringer hver 5^s. og hyppigere, naar der er Skibe i Nærheden.

3355. Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade frigivet.

(N. t. M. Nr. 2441. London 1938.)

E. f. S. Nr. 35/2555 og 38/2742 1938 annulleres, idet det deri omtalte forbudte Omraade er frigivet og de midlertidig udlagte Lystønder inddraget.

Oxcars Fyr: c. 56° 01' N. 3° 17' W.

3356. Skotland NE.-Kyst. Duncansby Head E. Oplysning om Dybder.

(N. t. M. Nr. 2451. London 1938.)

Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Muckle Skerry* Fyr, der er beliggende paa c. 58° 41' N. 2° 55' W.:

- a. 14,6 m — 3,15 Sm 144°.
- b. 14,6 m — 4,2 Sm 142°.
- c. 29,3 m — 4,6 Sm 146°.

(Kort Nr. 263)

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

3357. (T.). Frankrig. Boulogne. Vrag afmærket.

(A. a. N. Nr. 40/2899. Paris 1938.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 46/3281 1938 meddeles, at det deri omtalte Vrag, der ligger sunket paa c. 50° 44',5 N. 1° 34',1 E., er afmærket med en grøn Lystønde, som viser rødt Lys med En-Formørkelser.

(E. f. S. Nr. 46/3281 1938.)

3358. Frankrig. Le Havre Fyrskib. Taagesignal og Radiofyr atter normale.

(A. a. N. Nr. 45/2854. Paris 1938.)

Taagesignalet og Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Le Havre* paa c. 49° 32' N. 0° 09' W. er atter normale.

(E. f. S. Nr. 31/2285 1938.)

3359. (T.) Frankrig. Saint-Malo Anduvning. Baake forsvunden.

(A. a. N. Nr. 46/2903. Paris 1938.)

Den røde Baake med kogleformet Topbetegnelse *Les Roches aux Anglais* paa c. 48° 39',9 N. 2° 02',5 W. er forsvundet.

3360. England S.-Kyst. Christchurch Bay. Opmaalingsmærker inddraget.

(N. t. M. Nr. 2442. London 1938.)

Opmaalingsmærkerne, der midlertidig var udlagt paa c. 50° 40' N. 1° 38' W. og flere Steder, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 41/2944 1938.)

3361. Irland NE.-Kyst. Rathlin Island NW. Banke.

(N. t. M. Nr. 2433. London 1938.)

En Banke med en Dybde paa 32,9 m rapporteres at ligge paa c. 55° 23' N. 6° 24' W., 6,3 Sm 318° fra det røde Blinkfyr paa W.-Enden af *Rathlin Island*.**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****3362. (T). Frankrig. Brest Anduvning. Tønde udlagt.**

(A. a. N. Nr. 45'2858. Paris 1938.)

En hvid Spidstønde er udlagt 2,1 Sm 250° fra *Pointe des Capucins*, der er beliggende paa c. 48° 19',1 N. 4° 35',1 W.**3363. Frankrig. Raz de Sein. La Vieille Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 45'2855. Paris 1938.)

La Vieille Fyr paa c. 48° 02',5 N. 4° 45',4 W. er forandret saaledes, at det nu viser rødt Lys i Pejlinger fra 298° til 325°.

(E. f. S. Nr. 44/3152 1938.)

3364. (T). Spanien W.-Kyst. Vigo Bugt. Oplysning om Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 2449. London 1938.)

1. Lys- og Klokketønden *Cruz de Almena* paa c. 42° 10' N. 8° 54' W. er inddraget.2. Lys- og Fløjtetønden *La Negra* c. 1,3 Sm 134° fra (1) er forsvundet.

(E. f. S. Nr. 44/2589 1935 og 5/288 1936.)

3365. Portugal S.-Kyst. Olhão. Fyrbelysning forandret.

(N. f. S. Nr. 46/4943. Berlin 1938.)

1. Paa c. 37° 01',1 N. 7° 51',5 W. paa *Ilha das Lebres* er tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Synsvidde: 9 Sm. En rød Jernsøjle.2. En sort Lystønde med kegleformet Topbetegnelse, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s, er udlagt paa c. 37° 00',4 N. 7° 49',1 W.3. Paa c. 37° 01',0 N. 7° 47',3 W. paa *Ilha da Armona* er tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Synsvidde: 8 Sm. En rød Jernsøjle.4. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 4^s, er udlagt c. 900 m E. for (2), ved NE.-Kanten af Grunden *Cabeça dos Mortos*.

5. De to hvide, faste Fyr og det grønne, faste Fyr paa henholdsvis c. 36° 59',6 N. 7° 50',1 W. og c. 36° 59',1 N. 7° 50',7 W. er permanent nedlagt.

6. De røde, faste Ledefyr paa c. 36° 59',4 N. 7° 50',4 W. er flyttet, men den nøjagtige Plads kendes ikke.

3366. Kap Verds Øer. St. Antonio (Santo Antão). Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2478. London 1938.)

Paa W.-Pynten af *St. Antonio* er paa c. 17° 04' N. 25° 22' W., 21,8 Sm 262½° fra *Bull Point Fyr*, tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Flamemens Højde: 96 m. Synsvidde: 20 Sm. Fyret er ubevogtet.**3367. Cape Breton Island. Mainadieu Passage. Skær.**

(N. t. M. Nr. 44'3083. Washington 1938.)

1. Et spirformet Skær, hvorover Dybden ved Springtids Lavvande er 7,6 m, er fundet 2,75 Sm 145½° fra *Mainadieu Fyr* (W.-Pynten af *Scatari Island*) og 2,5 Sm 124° fra *Barstone*.

2. Et Skær med 7,6 m Vand ved Springtids Lavvande er fundet 1170 m $297\frac{3}{4}^{\circ}$ fra *Mainadieu* Fyr og 2140 m 358° fra *Barstone*. Skæret ligger midt i en stejl, c. 210 m lang Klipperyg, som strækker sig i Retningen E.—W. En Strømhvirvel ses ofte over nævnte Klipperyg.

3. Et spirformet Skær med 5,1 m Vand ved Springtids Lavvande er fundet 1481 m 318° fra *Mainadieu* Fyr og 2689 m 359° fra *Barstone*.
Barstone: c. $46^{\circ} 00' N. 59^{\circ} 48' W.$

3368. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Beavertail Fyr. Midlertidigt Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 44/3084. Washington 1938.)

Ved *Beavertail* Fyr paa c. $41^{\circ} 27' N. 71^{\circ} 24' W.$ er oprettet et midlertidigt Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 17^s , Stød 5^s , Pause 12^s .

3369. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Bartlett Reef. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 44/3085. Washington 1938.)

Paa *Bartlett Reef* er paa c. $41^{\circ} 16' N. 72^{\circ} 08' W.$ tændt et Fyr, der viser hvidt Hurtigblink, c. 75 Blink pr. Min. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 11 Sm. Rødt Tremmeværkstaarn.

3370. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island. Jamaica Bugt. Lystønde forandret.

(N. t. M. Nr. 44/3086. Washington 1938.)

Nova Scotia Bar Lystønde paa c. $40^{\circ} 36' N. 73^{\circ} 53' W.$ er forandret til at lyse, som følger: Hvidt Hurtigblink, c. 75 Blink pr. Min., i c. 4^s , Mørke c. 4^s . Lysevnen er forøget.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

3371. Fransk Guyana. Cayenne. Oplysning om Fyr og Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 2447. London 1933.)

1. Et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s , er opført paa *Punta Macouria*, $1,15$ Sm 226° fra *Le Cheval Blanc* Fyr, som er beliggende paa c. $4^{\circ} 56' N. 52^{\circ} 22' W.$ Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12 Sm.

2. Spidstønden $1,71$ Sm 354° fra *Le Cheval Blanc* Fyr er ombyttet med en sort Lystønde med cylindrisk Topbetegnelse, og som viser rødt Et-Blink hver 5^s .

3. Lystønden $1,11$ Sm 10° fra *Le Cheval Blanc* Fyr er ombyttet med en sort Spidstønde med cylindrisk Topbetegnelse.

4. Tønden c. 2 Sm 355° fra *Le Cheval Blanc* Fyr er permanent inddraget.

3372. Puerto Rico W. Mona Passage. Mona Island. Fyr forandret. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 2472. London 1938.)

1. *Mona Island* Fyr paa c. $18^{\circ} 05' N. 67^{\circ} 51' W.$ er forandret fra at vise hvidt, fast Lys med Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 30^s .

2. Ved det i (1) nævnte Fyr er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: 296 kc/s (1014 m). Type: A 2. Signalet er:

a. Bogstavet O 1^m .

b. Pause 2^m .

Periode 3^m .

Sendetider: Under Taage og usigtbart Vejr hver 3^m .

I klart Vejr: De første 10 Min. af hver halve Time.

Rækkevidde: c. 100 Sm.

- 3373. Brasilien. Pernambuco Red. Oplysning om Vrag og Fyr.**
(N. t. M. Nr. 2429 London 1938.)
1. Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. $8^{\circ} 03' S.$ $34^{\circ} 52' W.$,
0,08 Sm 236° fra *Picão* gamle Fyrtaarn.
2. Det røde Blinkfyr paa Hovedet af N.-lige Bølgebryder, c. 0,75 Sm 30° fra
(1), har en Synsvide af 8 Sm.
- 3374. Brasilien. Conceição-Fyr. Anduvning. Dybde aftaget.**
(A. a. N. Nr. XX/101. Rio de Janeiro 1938.)
Dybden rapporteres at være aftaget fra c. $31^{\circ} 44' S.$ $51^{\circ} 29' W.$, 7 Sm 192° fra
Conceição Fyr.
- 3375. Argentina. Buenos Aires Anduvning. Vrag fjernet. Vragafmærkning ind-
draget.**
(N. t. M. Nr. 2440. London 1933.)
Vraget paa $34^{\circ} 35' (00'') S.$ $58^{\circ} 16' (15'') W.$ er fjernet og Vragafmærknin-
gen inddraget.
- 3376. Chile. Smyth Channel. Canal Mayne. Paso Summer. Roca Marchant. Baake
ødelagt.**
(N. f. S. Nr. 46/4960. Berlin 1938.)
Pælebaaken paa c. $52^{\circ} 19',0 S.$ $73^{\circ} 40',0 W.$ er ødelagt. Baaken vil ikke blive
genopført.
- 3377. Chile. Canal Trinidad. Puerto Alert. Skær.**
(N. f. S. Nr. 46/4961. Berlin 1938.)
En Skær bedækket med Tang, og hvorover mindste Dybde er 10 m, er fundet
paa $49^{\circ} 51' 30'' S.$ $75^{\circ} 13' 22'' W.$
- 3378. Chile. Golfo de Ancud. Canal Dalcahue. Baake opført.**
(N. f. S. Nr. 46/4962. Berlin 1938.)
En 6 m høj, hvid Stangbaake paa Trefod er opført paa c. $42^{\circ} 26',3 S.$ $73^{\circ} 37',1 W.$,
0,83 Sm 306° fra *Curaco* Kirke.
- 3379. Chile. Golfo de Ancud. Canal Lemuy. Aguantao. Tøndes Plads.**
(N. f. S. Nr. 38/4030 og 46/4963. Berlin 1938.)
Den sorte og hvide, vandret stribede Stumtønde med sort Topbetegnelse ligger
i 14 m Vand paa $42^{\circ} 32' 10'' S.$ $73^{\circ} 34' 30'' W.$
- 3380. Chile. Golfo de Ancud. Canal Quinchao. La Barra. Tøndes Plads.**
(N. f. S. Nr. 46/4963. Berlin 1938.)
Den sorte og hvide, vandret stribede Kugletønde med Ballon ligger i 8 m Vand
paa $42^{\circ} 33' 25'' S.$ $73^{\circ} 20' 54'' W.$
- 3381. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Noyo Floden. Taagesignal
oprettet.**
(N. t. M. Nr. 44/3100. Washington 1938.)
c. 45 m inden for *Noyo* Floden Molefyr er paa c. $39^{\circ} 26' N.$ $123^{\circ} 48' W.$ oprettet
et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 15^s, Stød 2^s, Pause 13^s.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 3382. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Giglio. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2457. London 1938.)
1. Fyret paa N.-lige Molehoved er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3^s.
2. Fyret paa S.-lige Molehoved er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3^s.
c. $42^{\circ} 22' N.$ $10^{\circ} 55' E.$

- 3383. Jugoslavien. Planinski Channel. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2479. London 1938.)
Paa $44^{\circ} 17' 36''$ N. $15^{\circ} 26' 33''$ E. er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 4,9 m. Synsvidde: 4 Sm. En Jernstøtte.
- 3384. Albanien. San Giovanni di Medua. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 46/4939. Berlin 1938.)
Det hvide, faste Fyr paa Pynten paa c. $41^{\circ} 49'$ N. $19^{\circ} 35'$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6^s.
- 3385. Grækenland. Saloniki Bugt. Fyrs Plads.**
(N. t. M. Nr. 2445. London 1938.)
Atherida Point Fyr er beliggende paa $40^{\circ} 21' 33''$ N. $22^{\circ} 40' 27''$ E., c. 0,3 Sm 167° fra den tidligere i Kortet angivne Plads.
- 3386. Marokko. Melilla. Fyr tændt. Bølgebryder færdigbygget. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2446. London 1938.)
1. Paa Hovedet af den NE.-lige Bølgebryder er paa c. $35^{\circ} 18'$ N. $2^{\circ} 56'$ W., 0,53 Sm 118° fra *Bonele Taarn*, tændt et grønt, fast Fyr.
2. Bølgebryderen er færdigbygget.
3. En Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, er udlagt 0,34 Sm 158° fra (1). Lystønden er upaalidelig.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 3387. Afrika E.-Kyst. Britisk E.-Afrika. Kilifi Floden Indløb. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2480. London 1938.)
Fyret paa c. $3^{\circ} 38'$ S. $39^{\circ} 52'$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 30^s. Synsvidde: 17 Sm.
(E. f. S. Nr. 24/1838 1938.)
- 3388. Madagaskar S.-Kyst. Cape St. Marie SSE. Banke.**
(N. f. S. Nr. 46/4988. Berlin 1938.)
En Banke, der strækker sig c. 1,25 Sm i Retningen 246° , og med Dybder fra 22 til 40 m, rapporteres at ligge paa $26^{\circ} 18' 08''$ S. $45^{\circ} 19' 05''$ E. Mindste Dybde 22 m findes paa ovennævnte Plads.
- 3389. Ceylon S.-Kyst. Weligama Bugt. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2436. London 1938.)
Paa c. $5^{\circ} 58'$ N. $80^{\circ} 25'$ E., 0,14 Sm 259° fra Triangulationsmærket paa *Gan Island*, er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 9 m. En graa Betonsøjle. Fyret er ubevogtet.
- 3390. (P). Bengalske Bugt. Hooghly Floden Anduvning. Fyrskib udlagt. Afmærkning forandres.**
(N. t. M. Nr. 2481. London 1938.)
1. Fyrskibet *Reef*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s, er udlagt paa c. $21^{\circ} 10'$ N. $87^{\circ} 58'$ E.
2. *Beaumont Gut* vil i Løbet af den nærmeste Tid blive afmærket med Lystønder. c. $21^{\circ} 35'$ N. $88^{\circ} 00'$ E.
3. *Middleton Bar* Lystønder vil i Løbet af den nærmeste Tid blive ombyttet med almindelige Tønder. c. $21^{\circ} 36'$ N. $88^{\circ} 04'$ E.

- 3391. (T). Bengalske Bugt. Hooghly Floden Anduvning. Intermediate Fyrskib midlertidig slukket.**
(N. t. M. Nr. 2482. London 1938.)
Fyrskibet *Intermediate* paa c. $21^{\circ} 15' N.$ $88^{\circ} 13' E.$ er indtil videre slukket.
- 3392. Malacca Stræde. Perak Floden. Fyrbelysning forandret.**
(N. t. M. Nr. 2459. London 1938.)
1. Paa c. $3^{\circ} 59' N.$ $100^{\circ} 46' E.$, $1,35$ Sm 267° fra *Bagan Datoh* Flagstang, er tændt et Fyr, *Pasang Api* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s . Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvid Tremmeværkskonstruktion paa Betonfundament. Fyret er ubevogtet.
2. Fyret $0,26$ Sm 100° fra (1) er nedlagt.
(E. f. S. Nr. 9/631 1938.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

- 3393. Kinesiske Hav. Formosa N.-Kyst. Magnetisk Forstyrrelse.**
(N. t. M. Nr. 2411. London 1938.)
Tæt NW. for *Pinnacle Island* findes magnetisk Forstyrrelse paa $25^{\circ} 25' (30'')$ N. $121^{\circ} 56' (30'')$ E.
Navnet *Pinnacle Island (Tsaou Sa)* skal forandres til *Kahej Sho*.
- 3394. Kina. Kinchau Bugt E. Luftfyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2470. London 1938.)
Paa c. $39^{\circ} 09' N.$ $121^{\circ} 45' E.$, $3,20$ Sm 74° fra det hvide, faste Fyr i *Kinchau* Bugt, er tændt et Luftfyr, der viser afvekslende hvidt, rødt og blaat Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s . Flammens Højde: 199 m. Synsvidde: 40 Sm. Tremmeværkstaarn.
- 3395. Kina. Yentoa Bugt. Luftfyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2470. London 1938.)
Paa $39^{\circ} 13' 00'' N.$ $122^{\circ} 05' 30'' E.$ er tændt et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s . Flammens Højde: 48 m. Synsvidde: 18 Sm. Tremmeværkstaarn.
- 3396. Kina. Hishika. Luftfyr Plads.**
(N. t. M. Nr. 2483. London 1938.)
Hishika Luftfyr er beliggende paa $39^{\circ} 24' 03'' N.$ $122^{\circ} 20' 00'' E.$, c. $1,14$ Sm 255° fra den i Kortet angivne Plads.
- 3397. Kina. Oryoku Ko eller Yalu Kiang. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 2483. London 1938.)
Tønden „*W. I*“ i *West Channel* paa c. $39^{\circ} 46' N.$ $124^{\circ} 04' E.$, c. 6 Sm 247° fra *Baan To* Fyr, er ombyttet med en sort Lys- og Kløkketønde „*W. I*“, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s .
- 3398. Sibirien. Peter den Stores Bugt. Vladivostok. Forbudt Ankerplads.**
(N. t. M. Nr. 2427. London 1938.)
Grænserne for den forbudte Ankerplads, er som følger:
N.-Grænse: Kysten.
E.-Grænse: En Linie mellem Punkterne $0,856$ Sm 31° og $0,560$ Sm 48° fra *Burachek Hill* Triangulationsmærke.
S.-Grænse: Kysten.
W.-Grænse: En Linie mellem Punkterne $0,395$ Sm 1° og $0,735$ Sm 7° fra *Burachek Hill* Triangulationsmærke.
Burachek Hill Triangulationsmærkt: c. $43^{\circ} 06' N.$ $131^{\circ} 55' E.$

- 3399. Japan. Honshu E.-Kyst. Kamaishi Ko. Fyr tændt. Bølgebryder opført.**
(N. t. M. Nr. 2438. London 1938.)
1. Paa c. $39^{\circ} 16' N.$ $141^{\circ} 54' E.$, $0,45$ Sm 305° fra *Minami Nakane* røde Blinkfyr, er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: $8,9$ m. Synsvidde: 10 Sm. En rødmalet, rund Fyrbaake. Fyret er ubevogtet.
2. En Bølgebryder er opført fra det i (1) nævnte Fyr i Retningen 26 til Kysten.
- 3400. Australien N.-Kyst. Port Darwin. Oplysning om Dybder.**
(N. t. M. Nr. 2393. London 1938.)
Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Fort Point* Fyr, som er beliggende paa c. $12^{\circ} 28' S.$ $130^{\circ} 51' E.$:
a. Skær, $0,3$ m over Overfladen ved Lavvande — $2,67$ Sm 124° .
b. Skær, $1,2$ m — — — $2,75$ - 124° .
c. $8,2$ m — $1,25$ Sm 227° .
d. $9,7$ m — $3,57$ - 231° .
e. $10,1$ m — $3,60$ - 236° .
f. $10,4$ m — $3,40$ - 239° .
- 3401. Arafura eller Timor Havet. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 2413. London 1938.)
Nedennævnte Dybder er fundet, som følger:
a. $20,1$ m paa $8^{\circ} 31' 30'' S.$ $135^{\circ} 38' 00'' E.$
b. $10,1$ m — $8^{\circ} 28' 00'' S.$ $135^{\circ} 41' 30'' E.$
c. $12,8$ m — $8^{\circ} 26' 30'' S.$ $135^{\circ} 46' 30'' E.$
d. $12,8$ m — $8^{\circ} 14' 00'' S.$ $135^{\circ} 49' 30'' E.$
- 3402. Australien. Victoria. Geelong Yderhavn. Tønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2403. London 1938.)
Den sorte Stumtønde paa c. $38^{\circ} 09' S.$ $144^{\circ} 30' E.$, c. $0,11$ Sm 168° fra *Wilson Spit* Baake, er permanent inddraget.
- 3403. S.-Australien. Saint Vincent Bugt. Port Adelaide Harbour. Forbudt Ankerplads.**
(N. t. M. Nr. 2471. London 1938.)
Ankring er forbudt i *Gavler Reach*. $34^{\circ} 50' (35'') S.$ $138^{\circ} 29' (50'') E.$
- 3404. Tasmania NW.-Kyst. West Point. Oplysning om Beliggenhed.**
(N. t. M. Nr. 2428. London 1938.)
Kystlinien og Topografien i Nærheden af *West Point* rapporteres at ligge c. 2 Sm 340° fra de i Kortet angivne Pladser.
c. $40^{\circ} 55' S.$ $144^{\circ} 10' E.$
- 3405. Stillehavet. Howland Island. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2402. London 1938.)
Paa c. $0^{\circ} 48' N.$ $176^{\circ} 38' W.$, $0,09$ Sm 163° fra Flagstangen, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s . Flammens Højde: 11 m. Hvidt, rundt Stentaarn. — Fyret tændes kun lejlighedsvis.
- 3406. Stillehavet. Baker Island. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2402. London 1938.)
Paa $0^{\circ} 13' (30'') N.$ $176^{\circ} 28' (00'') W.$, $0,05$ Sm 51° fra Flagstangen, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: 15 m. Hvidt, rundt Stentaarn. — Fyret tændes kun lejlighedsvis.
- 3407. Stillehavet. Jarvis Island. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2402. London 1938.)
Paa c. $0^{\circ} 23' S.$ $160^{\circ} 02' W.$, $0,03$ Sm 216° fra Observationsstedet er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: 13 m. Hvidt, rundt Stentaarn. — Fyret tændes kun lejlighedsvis.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korta eller
Højs Nr.
- England:*
- N 3548 Japan. — Tsurugi Saki to Yokohama.
Limits. — Lat. 35° 05' 54" to 35° 32' 00" N.
Long 139° 36' 30" to 139° 57' 27" E.
- N 18 B Gnomonic chart, south Atlantic. — For obtaining true bearings of Capetown.
- N 17 c Gnomonic chart, south Atlantic. — For obtaining true bearings of Stanley harbour.
- R 2441 Japan. Tsugaru kaiyo.
- R 2614 New Zealand. — Kaipara harbour.
- † 3548 Japan. — Tsurugi Zaki to Yokohama.
- T Supplement No. 7 to Eastern Archipelago Pilot, Vol. III.
- T Supplement No. 7 to Antarctic Pilot.
- Tyskland:*
- T III. Nachtrag zum Nautischen Funkdienst 1938.

Tillæg.

I. Østersøen.

3408. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde aftaget.
Dybden i Havnemundingen og den yderste Del af Forhavnen i Rødby Havn er paa Grund af Tangaflejringer aftaget, saaledes at Dybden for Tiden er c. 4,3 m i den E.-lige Side af Indløbet aftagende til c. 3 m i den W.-lige Side, medens Dybden i Forhavnets yderste Del er 3,0—3,7 m.
{ c. 54° 39' N. 11° 21' E.
(Havnelods, Side 170.)
3409. Danmark. Gedser Rev. Ombytning af Fyrskib udsat.
E. f. S. Nr. 44/3177 1938 annulleres, idet den deri omtalte Ombytning af Gedser Rev Fyrskib paa c. 54° 27' N. 12° 11' E. med et Reservefyrskib udsættes indtil videre.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

3410. Danmark. Sundet. Humlebæk. Forskellige Havnearbejder. Ny Sandfanger.
Ved Humlebæk Havn er foretaget følgende forskellige Arbejder:
1. De inderste 37 m af Søndre Mole er istandsat ved foran Molens Stensætning at anbringe en ny Indfatningsvæg og derefter at udstøbe Mellemrummet mellem den ny Væg og Stensætningen med Beton.
 2. Til Erstatning for den fra Molens S.-Side udgaaende, nu værdiløse Sandfanger, er der c. 25 m længere mod E. opført en ny 34 m lang Sandfanger.
c. 55° 58',3 N. 12° 33' E.
(Kort Nr. 312 og 210. Havnelods, Side 98.)

3411. (P). Danmark. Lillo-Bælt. Aabenraa. Fyrbelysning forandres.

Den 15. December d. A. eller snarest derefter sker følgende Forandringer i Fyrbelysningen ved *Aabenraa* Havn:

1. *Sydhavnens* grønne, faste Ledefyr nedlægges permanent. $55^{\circ} 02' (27'') \text{ N. } 9^{\circ} 25' (32'') \text{ E.}$

2. *Sydhavnens* Vinkelfyr paa $55^{\circ} 02' 25'' \text{ N. } 9^{\circ} 25' 47'' \text{ E.}$, paa Dækmolen for *Sydhavnen*, nedlægges og erstattes med 2 grønne, faste Ledefyr, som følger:

a. Bagfyret paa $55^{\circ} 02' (29'') \text{ N. } 9^{\circ} 25' (43'') \text{ E.}$ paa S.-Siden af Pieren mellem *Gammelhavn* og *Sydhavn*. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: c. 1,8 Sm. Graa Gittermast med rød- og hvidstribet Trekant med Spidsen nedad. Højde: c. 12 m.

b. Forfyret paa $55^{\circ} 02' 25'' \text{ N. } 9^{\circ} 25' 47'' \text{ E.}$, paa Dækmolen for *Sydhavnen*. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: c. 1,8 m. Graa Gittermast med rød- og hvidstribet Trekant med Spidsen opad. Højde: c. 7 m.

3. Det grønne og røde, faste Fyr paa $55^{\circ} 02' (29'') \text{ N. } 9^{\circ} 25' (54'') \text{ E.}$, paa den yderste Spids af Pieren mellem *Gammelhavn* og *Sydhavn*, som for Tiden er slukket, vil senere blive forandret til at vise grønt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 5^s, Lys 3^s, Mørke 2^s.

(E. f. S. Nr. 39/3053 1937 og 4/292 1938. Kort Nr. 318, 319, 241, 298 og 279. Danske Løds, Side 370, Tillæg Nr. 3, Side 55, Havneløds, Side 23. Fyr-Port. Nr. 459, 461 og 462.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**3412. Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib genudlagt.**

Fyrskibet *Anholt Knob* paa c. $56^{\circ} 46' \text{ N. } 11^{\circ} 52' \text{ E.}$ er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 42/2997 1938.)

3413. Danmark. Limfjorden. Svaneholm Forfyr væltet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 44/3139 1938 meddeles, at *Svaneholm* Forfyr Fundament er væltet og ligger med Funderingspælene opad. Fundamentet ligger paa c. 3 m Dybde, og Pælene rager c. 2 m over Vandet.

c. $56^{\circ} 42' \text{ N. } 8^{\circ} 15' \text{ E.}$

(E. f. S. Nr. 44/3139 1938.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**3414. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Knudedyb. Farvandet N. og W. for Koresand. Juvre Dyb. Sømærker inddraget for Vintoren. Sømærke ombyttet med Vintersømærke.**

1. Nedennævnte Sømærker er inddraget for Vintoren:

a. *Kjeldsand NE.*, rød Stage med 1 opadvendt Kost. $55^{\circ} 21' (15'') \text{ N. } 8^{\circ} 33' (00'') \text{ E.}$

b. *Pendersand S.*, rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over Halmvisk. $55^{\circ} 21' (55'') \text{ N. } 8^{\circ} 34' (58'') \text{ E.}$

c. *Flakstjerten N.*, rød Stage med 1 opadvendt Kost. $55^{\circ} 18' (10'') \text{ N. } 8^{\circ} 27' (26'') \text{ E.}$

d. *Gyden*, rød Stage med 1 opadvendt Kost. $55^{\circ} 18' (12'') \text{ N. } 8^{\circ} 29' (08'') \text{ E.}$

e. *Peelrevet*, rød Stage med 1 opadvendt Kost. $55^{\circ} 19' (48'') \text{ N. } 8^{\circ} 33' (10'') \text{ E.}$

f. *Knudedyb N.*, hvid Stage med 2 Halmviske. $55^{\circ} 18' (12'') \text{ N. } 8^{\circ} 23' (12'') \text{ E.}$

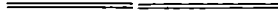
g. *Peter Meyers Sand*, hvid Stage med 1 Halmvisk. $55^{\circ} 19' (00'') \text{ N. } 8^{\circ} 30' (40'') \text{ E.}$

h. *Læggen*, hvid Stage med 1 Halmvisk. $55^{\circ} 20' (20'') \text{ N. } 8^{\circ} 35' (05'') \text{ E.}$

i. *Knuderne*, rød Stage med 1 opadvendt Kost. $55^{\circ} 14' 56'' \text{ N. } 8^{\circ} 23' 32'' \text{ E.}$

j. *Knuderne S.*, hvid Stage med 1 nedadvendt Kost. $55^{\circ} 14' 06'' \text{ N. } 8^{\circ} 23' 34'' \text{ E.}$

- k. *Koresand SW.*, hvid Stage med 1 Halmvisk. 55° 13' 07" N. 8° 26' 37" E.
l. *Koresand S.*, hvid Stage med 1 Halmvisk. 55° 12' 45" N. 8° 28' 46" E.
m. *Mano Gyde*, hvid Stage med 1 Halmvisk. 55° 17' (18") N. 8° 28' (50") E.
n. *Rejsby Stjert*, rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over Halmvisk. 55° 13' 06" N. 8° 30' 38" E.
2. *Jens Klemmensens Revle*, rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over Halmvisk paa 55° 20' (09") N. 8° 33' (04") E. er for Vinteren ombyttet med en rød- og hvidstribet Stage uden Topbetegnelse.



DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

MED **Brown**



GYRO
KOMPAS

OG
AUTOMATISK
STYRING

OPNAAS
NØJAGTIGHED
SIKKERHED
BESPARELSE

AGENTER FOR DANMARK:
IVER C. WEILBACH & CO.
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

DAMP-DYNAMOER
med Dampmaskiner System »Hindley«

fra
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatür
Oliefyngingsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

KAAS & SØRENSEN
 INDEHAVER
G. E. OLSEN

 Skibsklarering
 Kommission

 Bunkerkul
 Kul, Koks, Brænde
 Briketter

HELSINGØR
 Havnegade og
 nordre Havnearm
 Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis å vis Posthæst

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

 Kul ▲ Koks ▲ Cinders
 Briketter ▲ Brænde

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvands: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slus-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trækhavnen 7,8—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier. — Havnsafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lods-penge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net-Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Laast. — Ballast- og Vandafgifter: Bal-lastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtig-hed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skiba- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Læsning og Læsning: Læsning og Læs-ning besorges 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 lig-gende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetæde. Skibereparationsværfter og Ophalingsbeddinge for Far-tojer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværk-steder. Frilagere ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havnsafgift: 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 Lods-tvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlakbe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jern-banespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inder-havnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibabyggeri. Rullebedding, dr. ved 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 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnsafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfar-tojer, reparerende Fartøjer og større Parladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kul-fyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballast-afgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 å 100 Øre pr. m³. Læsning og Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Fri-havnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 0,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gen-nem Broerne 7,6 m, ved Kølvedod Brygges Bolværker 6,0 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Engbæve Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Mo-tor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af oven-nævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses el-ler lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andre Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtag-ning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfør-nødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der ude-lukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede påbegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lods-penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lodsnes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlakbe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kai og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Læsning og Ladning. I Frihavnen besorges Læsning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkom-mende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet).

Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jern-skibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornløseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornløseappa-rater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnsafgift: for udenbys Far-tojer 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 re-parerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappe-grunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballast-penge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,60 å 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Læsning og Læsning til faste Takster. 2 af Svitzer's Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbane-spor ved alle Kajer. Havnepakhus. Modernes Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,6 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,76 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havnsafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmeborende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugsering, ufordet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Læs. og Læs. besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 6 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havnsafg.: Fartøjer forsynet med Maskin-kraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys. 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Læsning- og Læsningssom-kosin. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibabyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Opbalerbedding til Skibe indtil 276 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

FRA UGE TIL UGE

MERINDKOMSTSKATTEN OG FINANSMINISTEREN

Efterhaanden har man fra snart sagt alle Sider angrebet den taabelige og uretfærdige Merindkomstskat, og i Folketinget er der af adskillige, bl. a. det konservative Medlem, Direktør Boeck-Hansen rettet skarpe Angreb paa den. Omsider har Finansministeren fundet Anledning til at svare paa al den Opposition, der efterhaanden har samlet sig mod hans Lov og Skatteudskrivning og har gjort det forleden i følgende Vendinger:

Det konservative Medlem Boeck-Hansen talte om, at man hindrede Skibsfartens Udvidelsesmuligheder gennem Merindkomstskatten. Det er klart, at naar et Erhverv bliver fri for at betale Skat, er der flere Penge til Udvidelser; men saa simpelt er det jo ikke. Jeg anerkender, at denne Erhvervsgren er meget værdifuld, og at den i den valutaknappe Tid har haft særlig Betydning; men fra denne Anerkendelse er der et stort Spring til at indse, at et Erhverv under en Højkonjunktur bør være fri for al Skat af Indtægter, der indtjenes i Udlandet, medens andre Erhverv maa bære øgede Byrder som Følge af Verdenskonjunkturerne. Sagen er den, at Skibsfarten vilde være helt fri for Skat af udenlandsk Fart, hvis man ikke havde Merindkomstskatten. 10 Dampskibsselskaber havde i 1937/38 en Aktiekapital paa 64 Mill. Kr., medens man indtjente 32 Mill. Kr., altsaa 50 pCt. af Kapitalen. Merindkomstskatten udgjorde 8 Mill. Kr., medens der udbetaltes 8 Mill. Kr. i Udbytte og henlagdes 16 Mill. Kr. til Reserver. Helt uden Udvidelsesmuligheder er Selskaberne altsaa ikke.

Havde Skibsfarten været underlagt de ordinære Skatter, maatte man betale 7 Mill. Kr., medens man hidtil har betalt 1 Mill. Kr. i ordinær Skat. Den betalte Skat overstiger saaledes den ordinære Skat kun med 2 Mill. Kr., og dette Beløb vilde man i saa Fald have maattet betale gennem Merindkomstskatten af Selskaber, der giver mere end 5 pCt. Slet saa ødelæggende har Merindkomstskatten altsaa ikke været, sluttede Ministeren.

Finansministeren stirrer sig blind paa den store Indtægt, Skibsfarten uimodsigeligt har haft et enkelt Aar, men han taler ikke om og tænker ikke paa, at der forud gik 5—6 Aar, hvor Skibsfarten overhovedet ingen Indtægter havde, eller saa smaa, at der absolut ikke blev noget tilovers til Afskrivninger, Renter og Afdrag af Gæld, Nybygninger o. s. v. Naar Finansministeren nu taler om, at der kan henlægges 16 Millioner Kroner til Reserver, saa maa han tænke paa, at det ikke er for et Aar, men for en Aarrække, og naar man tænker paa, hvad Skibsbyggepriserne nu er oppe i — hvor en cargoliner koster sine 200,000 £ — vil enhver kunne sige sig selv, at de 16 Million Kroner ikke strækker langt. Det er en uomstødelig Kendsgerning — og der foreligger de grelleste Eksempler derpaa — at Merindkomstskatten har udmærket Skibsfarten, har forhindret Nybygninger og Konsolideringer i meget stor Stil, og Finansminister Buhl behøver blot at se paa Eksemplet, nøje udregnet i alle Enkeltheder fra J. Lauritzen. Dette Rederi, der under en fortrinlig Ledelse har opnaaet en fremtrædende Position, gør

med klare Tal gældende, at Merindkomstskatten for dem betyder, at to nye Skibe, som man havde villet bygge for dette Beløb, maa opgives. Det er kun et af vore større Rederier, der her er Tale om. Man bør betænke, hvad det for Skibsfarten sammenlagt vil betyde. Finansministeren kan ikke paa den Maade, han gør det, manipulere med Skibsfartens Tal. Det er ikke den rette Fremgangsmaade. Skibsfarten kan dokumentere, at Merindkomstskatten har betydet en Byrde for den paa ca. 12 Millioner Kroner. Et saadant Tal forsvinder umærkeligt i Finansministerens Redegørelse.

ARBEJDS TIDEN TIL SØS

I Norge er der sket det, at det norske Stortings Socialkomité i Fredags afgav sin Betænkning angaaende Loven om Arbejdstiden til Søs. Komitéen, som under Behandlingen af denne Sag har været forøget med tre Medlemmer af Søfarts- og Fiskerikomitéen, har delt sig i et Flertal bestaaende af Højres, Bondepartiets og Venstres Repræsentanter, og et Mindretal bestaaende af Arbejderpartiets Repræsentanter. Mindretallet slutter sig i alt væsentligt til det foreliggende Forslag, medens Flertallet paa flere Punkter har Ændringer at foreslaa. De vigtigste Afgivelser, som Komitéens Indstilling viser, er at den norske Komité sætter 2500 Tons som Grænsen nedad for tre Vagter paa Dæk og ikke medtager Førstemaskinmestre og Førstestyrmand.

Medens det i Forslaget var foreslaaet, at Førstestyrmand og Førstemaskinmestre kun skulde være undtaget fra Loven, hvor der er Overstyrmand og Overmaskinmestre og ikke gaar Vagter, foreslaar Komitéen, at Førstestyrmanden og Førstemaskinmester skal være undtaget paa alle Skibe, som har mere end een Styrmand eller een Maskinmester. Radiotelefonister foreslaas helt undtaget.

I Komitéens Indstilling er Grænsen nedad for Størrelsen af de Skibe, som skal have Trevagt-System for Dæksmandskabet, sat til 2500 Brutto Registertons. I det oprindelige Forslag var Grænsen sat til 2000 Tons. Komitéen foreslaar desuden, at Tonnagegrænsen 700 Tons Brutto for Trevagt-System for Maskinmandskab skal sløjfes, saaledes at det afgørende for Maskinmandskabet bliver som nu, nemlig om der er tilstrækkelig mange af dem indenfor hver Gruppe, til at de kan deles i tre Vagter i Døgnet.

Hvad Arbejdstiden paa Ankomst- og Afgangsdage angaar, foreslaar Komitéen, at der skal kunne paalægges Styrmand indtil 10 Timers og Dæksmandskabet indtil 9 Timers Tjeneste. Det oprindelige Forslag lyder paa henholdsvis 9 og 8 Timer. Desuden skal Bestemmelserne om Arbejdstiden paa Ankomst- og Afgangsdage kun gælde dem, der har gjort Tjeneste baade i Søen og ved Land eller kun ved Land, medens de, som paa en Ankomst- eller Afgangsdag kun har gjort Tjeneste i Søen, skal komme ind under Bestemmelserne om Arbejdstiden til Søs.

For Kabys- og Tjenerpersonalet foreslaas en Arbejdstid paa indtil 10 Timer i Døgnet i Søen og paa Ankomst- og Afgangsdage, og indtil 9 Timer under Ophold ved Land, medens det oprindelige Forslag gaar ud paa henholdsvis 9 og 8 Timer. For samme Personale i Passagerskibe har Komitéen sat Begrænsningen til henholdsvis 12 og 9 Timer i Døgnet mod Forslagets 10 og 8 Timer.

Med Hensyn til at holde Søvgter gaende under

Ophold i Havn var denne i det oprindelige Forslag kun holdt aaben ved Ophold af mindre Varighed end 4 Timer, medens Komitéen foreslaar, at Tiden skal sættes til 24 Timer som i den gældende Lov.

Flertallet mener, at man under Udarbejdelsen af de sociale Love for Skibsfarten nødvendigvis maa have for Øje Hensynet til dennes Konkurrenceedygtighed. Det finder derfor ikke at kunne være med til Lovvedtagelser, som i saa stærk Grad som det foreliggende Lovforslag vil lamme Konkurrenceevnen overfor de førende Lande paa Skibsfartens Omraade.

Under Udarbejdelsen af Lovforslaget har Flertallet forsøgt at imødekomme Hensyn til Mandskabets sociale og økonomiske Interesser, og gennemført de Ændringer, som man mener kan foretages uden i alt for høj Grad at svække Skibsfartens Konkurrenceevne. Disse Ændringer vil efter de Beregninger, man har ladet foretage, beløbe sig til ca. 2,36 Mill. Kr. for Udenrigsfarten og 1/2 Mill. Kr. for Indenrigsfarten.

Det fremgaar heraf, at man altsaa heller ikke i Norge agter at gennemføre Genèveoverenskomsten.

VALUTA OG SKIBSFARTSPROBLEMER

Under Finanslovdebatten indledede Handelsminister *Kjærbøl* sin Tale med at tilbagevise nogle Udtalelser om, at det var let at afsætte Landbrugs Produkter uden Valuta-Restriktioner. Det voldsomme Fald i Landbrugs-Eksporten fra 1929—30 til 1932 havde det paagældende Medlem helt glemt, og dette Fald gjorde et voldsomt Brud paa den opadstigende Linie i Aarene til 1930, som var en af de betydende Grunde til, at vi fik en Valutalovgivning. Under denne er Landbrugsudførselen igen steget fra ca. 830 til ca. 1100 Mill. Kroner. Dette Resultat troede Ministeren ikke, man havde naaet uden Valutaordningen.

Til det af Hr. A. C. D. Petersen rejste Spørgsmaal om den mindre Skibsfarts Stilling udtalte Ministeren, at han gerne vilde støtte denne Skibsfart i det Omfang, det staar i hans Magt. Men det var vanskeligt for Ministeren at blande sig i det fremdragne Overenskomstforhold mellem Havnearbejdernes Forbund og Arbejdsgiverne i danske Havne. Bliver der rettet Henvendelse til Ministeren, vilde han imidlertid gerne se paa Sagen.

Endvidere udtalte Ministeren, at Lønningsforholdene indenfor *Statens Skibstilsyn*, saavel for Inspektører som for Synsmænd er saadanne, at det ikke kan undre, at de nævnte Inspektører og Synsmænd gennem længere Tid har været utilfredse med det Vederlag, de faar for deres Arbejde. Det staar ikke i Forhold til dettes omfattende og krævende Karakter og det dermed forbundne Ansvar. Dette Forhold er naturligvis afgørende for Opretholdelsen af en forsvarlig Standard med Hensyn til Tilgang af nye, kvalificerede Kræfter til Skibstilsynet. Handelsministeren havde derfor optaget Forhandlinger med Finansministeren om Muligheden for en saa hurtig Løsning som muligt af dette for Skibsfartens forsvarlige Betjening vigtige Spørgsmaal.

HAVNENS BUDGET

Havnebestyrelsens Møde i Fredags behandledes Budgetudvalgets Indstilling vedrørende Havnens Budget for 1939. Udvalgets Formand, Overborgmester *Viggo Christensen*, anbefalede Indstillingen, hvori det oprindelige Forslag tiltraadtes med enkelte mindre Ændringer. Budgettet var forsigtig lagt — udtalte Overborgmesteren — og maatte formenes at kunne holde, hvis ingen ekstraordinære Forhold indtraadte.

Da ingen yderligere begærede Ordet, tiltraadtes Indstillingen.

Der forelaa dernæst Forslag om Nedsættelse af et Udvalg til Drøftelse af Retningslinierne for Havnens fremtidige Udvikling, og hertil valgtes uden Diskussion følgende Medlemmer: Generalkonsul *Johan*

Hansen, Direktør *Svanholm*, Direktør *Munck*, Overborgmester *Christensen*, Direktør *Fløtkjær*, Kommissarius *Wahl* og Landstingsmand *Stensballe*.

Havnedirektøren fremsatte bl. a. et Forslag om at bevilge 25,000 Kr. til Deltagelse i Verdensudstillingen i U. S. A. i 1939. Det var af Betydning for Havnen at vise sit Ansigt paa denne Udstilling, og derfor burde den deltage.

Direktør *Aug. Holm* anbefalede Forslaget som han tillagde megen Betydning.

Havnedirektøren oplyste, at der skulde bygges en nye Model, 3 lang og 1 1/2 m bred, som skulde udstilles, bilagt den fornødne Statistik.

Generalkonsul *Joh. Hansen* henstillede, at Modellen blev saa stor som mulig, saa at den kunde blive en Publikums-Attraktion.

Indstillingen tiltraadtes.

Man behandlede endvidere en Indstilling fra Havnedirektøren om at bevilge 700,000 Kr. til Overflytning af Havnevæsenets Arbejdsplads til et Areal syd for Lynettehavnen og til Opførelse af Bygninger m. m. paa den nye Arbejdsplads.

Sagen var paa Dagsordenen for det lukkede Møde, men var af et Medlem begæret behandlet for aabne Døre, hvortil Havnebestyrelsen sluttede sig.

Havnedirektøren gjorde nærmere rede for Indstillingen, der motiveredes ved, at den nuværende Arbejdsplads var for lille og umoderne. Arbejdernes Antal var mere end fordoblet, og Forholdene paa Pladsen var meget daarlige. En Forbedring og Modernisering af den nuværende Plads vilde efter Havnebygmesterens Kalkule medføre en Udgift af 250,000 Kr.; men herved vilde man ikke faa det bedste Resultat, og det maatte anbefales at anvende yderligere 450,000 Kr. til en Flytning af Pladsen med Opførelse af Nybygninger og Anskaffelse af Maskiner. Dette Beløb vilde kunne forrentes og amortiseres i Løbet af 30 Aar.

Direktør *Fløtkjær* anbefalede Forslaget, Forandringen var i høj Grad paakrævet.

Direktør *Munck* sluttede sig hertil, medens Ingeniør *Rager* fandt det rigtigt at undergive Sagen en hurtig Udvalgsbehandling for at undersøge, om Stedet var det mest velegnede at henflytte Pladsen til.

Havnedirektøren mente, det var det mest velegnede Sted, men skulde ikke modsætte sig Udvalgsbehandling, naar den kunde gøres ekstra hurtig.

Direktør *Kørbing* understøttede Kravet om Udvalgsbehandling og mente, at der vilde findes fordelagtigere Arealer paa Orlogsværftet, hvis de endnu var til Raadighed.

Havnedirektøren kendte dem ikke.

Ingeniør *Rager* protesterede mod Administrationens Krav om ekstra hurtig Behandling, naar der fra Havnebestyrelsens Side ønskedes Udvalgsundersøgelse.

Sagen henvistes derefter til et Udvalg, bestaaende af Direktør *Kørbing*, Borgmester *Sundbo*, Direktør *Fløtkjær*, Ingeniør *Rager* og Direktør *Munck*.

Sluttelig nedsattes et fem Mands Udvalg angaaende Havnevæsenets Lokaleforhold. Generalkonsul *Johan Hansen* genvalgtes som Næstformand i Havnebestyrelsen og ligeledes fandt andre Genvalg Sted til forskellige Udvalg.

DANMARKS UDENRIGSHANDEL I OKTOBER

Indførselen i Oktober Maaned androg 153,5 Mill. Kr., hvilket er 10,3 Mill. Kr. mere end i samme Maaned i Fjor, og 3,6 Mill. Kr. højere end i September, medens Oktober i Fjor havde en Import, der var 24,4 Mill. Kr. mindre end September 1937. Samtidig med denne overraskende store Import i Oktober er Totalværdien af Maanedens Udførsel dalet til 132,6 Mill. Kr. imod 141,3 Mill. Kr. i September 1938 og 146,1 Mill. Kr. i Oktober 1937. Som Helhed viser Oktober derfor en Merimport paa 20,9 Mill. Kr. imod

en Mereksport paa 2,9 Mill. Kroner for samme Maaned i Fjor. For de foregaaende syv Maaneder, fra Marts til September, havde 1938 vist enten Mereksport eller en lavere Merimport end for de samme Maaneder i Fjor. Det samlede Resultat af Aarets første ti Maaneder er dog en Nedgang i Merindførselen paa 52,2 Mill. Kr., fra 116,7 Mill. Kr. i Fjor til 64,5 Mill. Kr. i Aar, idet Nedgangen i Importen har andraget 45,1 Mill. Kr. (fra 1403,7 til 1358,6 Mill. Kr.), medens Eksporten er steget 7,1 Mill. Kr. (fra 1287 til 1294,1 Mill. Kr.).

Stigningen i Totalværdien af Importen for Oktober i Forhold til samme Maaned i Fjor paa 10,3 Mill. Kr. fremkommer som et Resultat af en forøget Import af »mindre bearbejdede Varer« (+ 7,4 Mill. Kr.) og af »mere bearbejdede Varer« (+ 13,5 Mill. Kr.), medens Importen af Raastoffer har været 10,6 Mill. Kr. lavere. Sidste Nedgang falder især paa Korn (4,9 bearbejdede Varer« spiller færdige Automobileer en imod 11,3 Mill. Kr.). I Importstigningen af de »mere stor Rolle, idet Gruppen »Transportmidler« viser en Stigning paa 3,4 Mill. Kr., hvoraf Skibe dog denne Gang kun udgør 0,9 Mill. Kroner.

Af Stigningen i Importen falder Hovedparten paa Tyskland, nemlig 7,0 Mill. Kr. (fra 36,2 til 43,2 Mill. Kr.), medens Importen fra England i Oktober kun er forøget med 1 Mill. Kr. (fra 49,6 til 50,6 Mill. Kr.).

Af Nedgangen i Eksporten i Oktober Maaned paa 13,5 Mill. Kr. falder Hovedparten paa Landbrugsvarerne, nemlig 7,5 Mill. Kr. (fra 103,1 til 95,6 Mill. Kr.), medens Udførselen af Industrivarer er gaaet 5 Mill. Kr. tilbage (fra 36,3 til 31,3 Mill. Kr.), og Eksporten af andre Varer formindsket med 1,0 Mill. Kr. (fra 6,7 til 5,7 Mill. Kr.).

AMERIKAS HANDELSFLAADE

De forenede Staters Skibsværfter arbejder for Tiden under et saadant Pres af Nybygnings-Ordre, at man skal helt tilbage til Krigstidens forcerede Byggeri for at finde en livligere Virksomhed paa dette Omraade. Der er i indeværende Aar hidtil kontraheret 37 store Skibe, og i den nærmeste Tid ventes yderligere 12 Kontrakter undertegnet. Dette Byggeprogram er Led i de Bestræbelser, som af Maritime Commission i Washington udfoldes for at skabe en ny og helt moderne amerikansk Handelsflaade. Det ventes, at Kontraheringerne i den kommende Tid vil fortsætte i forstærket Tempo. En Række af de nye Skibe bygges helt for offentlig Midler og skal senere sælges eller udlejes til amerikanske Rederier. Andre Skibe bygges for privat Regning, men med offentlig Støtte.

Blandt Nybygningerne nævnes en 35,000 Tons Passagerbaad, som er under Bygning i Newport News og tolv 16,500 Tons Tankbaade til Standard Oil, New Jersey. De skal gøre 16½ Knob paa Last. Den samlede Udgift til denne Tankflaade beregnes til 40 Mill. Dollars. Staten bidrager med 880,000 Dollars pr. Baad mod til Gengæld i Krigstid at faa Raadighed over Tankflaaden til Marinens Brug.

De øvrige kontraherede Skibe bliver moderne, hurtiggaaende Lastbaade paa 12,000 Tons d. w. I Krigstid skal de bruges som Hjælpekrydsere, og de udstyres derfor med Forstærkninger for Anbringelse af Kanoner.

Det videre Program omtaler tre Passagerskibe og syv Lastbaade til Rutefarten paa Kina, en Række Passager- og Lastbaade for Ruterne mellem den amerikanske Atlanterhavs- og Pacifikkyst, og endelig et Antal Lastbaade til Ruterne mellem Europa og Amerika.

SØMÆNDENE SVARER

I Anledning af, at Dansk Dampskibsrederiforening havde fremsat sit Syn paa de ny Forslag til Lov om Arbejdstid og Indførelse af 8 Timers Arbejds-

dagen til Søs — en Redegørelse vi bragte i vort sidste Nummer — indbød Sømændenes Forbund forleden til et Møde, hvor Formanden, Hr. Chr. Borgland, fremsatte en længere og paa sine Steder ret aggressiv Redegørelse, hvori det bl. a. hed:

Det, Rederiforeningens Protest er rettet imod, er væsentlig, at der lovgives om Søfolks Arbejdstid. Det vil nærmest i denne Forbindelse sige om Dæksfolkernes Arbejdstid, tildels ogsaa om Restaurationspersonalets, men det er særligt Dæksfolkene, man har kredset om.

Redernes Henvisning til, at enhver, selv om man ikke selv er søkyndig, blot ved at foretage en Rejse til Søs, hurtigt vil finde ud af, hvilken Herretilværelse en Sømand fører i et dansk Koffardiskib nu om Dage, og at Indførelsen af 8 Timers Tjeneste derfor er i højeste Grad urimelig, naar Sømanden alligevel ikke bestiller noget i de 14 Timer, han nu har, taaler naturligvis ingen Sammenligning med Virkeligheden, og naar »Dansk Søfartstidende«, beklemt henviser til, at det ikke blot er Sømændenes Forbund, der gaar ind for en Lovgivning her, men ogsaa de øvrige Søfartsorganisationer, saa er dette netop et Udtryk for, at disse — som det praktiske Livs Mænd — ved, hvor Skoen trykker — i Modsætning til en og anden, der ogsaa har været fremme i denne Sag. Livet til Søs er stadig strengt og haardt. Det mærker hurtigt sin Mand, og allerede i 50 Aars Alderen kniber det for Sømanden at skaffe sig Arbejde selv hos de Redere, i hvis Brød han har slidt sig op.

Nu er Lovgivning om Søfolkernes Rettigheder og Pligter ikke noget nyt. Som Tyendeloven i Land har Sølovgivningen til Søs allerede fra en fjern Tid været Sømanden en Tvangslovgivning, der paa lagde ham Pligter og strafede ham, hvis han forsømte disse. Denne Form for Lovgivning er der aldrig nogen Reder, der saavidt os bekendt har opponeret eller protesteret imod. — Det var først, da Sømanden gennem sine Organisationer, og Landet gennem en mere human Indstilling, krævede Lempelser i en Sømands allfor haarde Kaar, at man fik høre, at der eksisterede en betrængt Skibsfart, og at denne truedes med Tilintetgørelse, hvis der skaffedes Sømanden tilsvarende Kaar som Landets øvrige Borgere.

Saa har Rederiforeningens Formand og Direktør hævdet, at der overhovedet ingen Lov bør være for Sømænds Arbejdstid i danske Skibe. — Hvorfor d'Herrer ønsker Danmark stillet udenfor de civiliserede Staters Kreds paa dette Omraade, faar vi ikke noget at vide om, udover at det er et rent Pengespørgsmaal. — En Mængde Lande har imidlertid indført Arbejdstidslovgivning for Sømanden, endda Stater, som Danmark kulturelt set absolut mener at ligge paa Højde med om ikke over.

Der kan næppe herske Tvivl om, at de danske Redere i Modsætning til deres svenske Kolleger og sandsynligvis ogsaa norske, har ønsket at sætte sig selv udenfor al Diskussion om Indførelsen af Arbejdstid, og deres forskellige Indvendinger herimod er derfor kun en Slags Motivering for et saadant Skridt. Tager man disse Punkt for Punkt, kan de heller ikke gælde for andet. Tager man f. Eks. Paastanden om, at Timecharterfarten vil blive særlig ramt gennem det foreliggende Udkast, saa er dette ikke andet end en ren teoretisk Paastand. Praktisk kræver Loven ikke et Minut mere i Overtid og ikke en Øre mere i Overarbejde, og ikke flere Folk, end der allerede er i disse Skibe, end de nuværende Aftaler hjemler Adgang til. — Dertil kommer, at 8-Timers-Dagen i danske Skibe forlængst er indført ved Land, saa her forrykkes Forholdet heller ikke, og i Søen gives ikke Overarbejde normalt, og i Katastrofetilfælde gives det heller ikke, jfr. Sømandsloven. — Man har da ogsaa en anden Indvending imod Indførelsen af 8-Timers-Dagen i Søen, 3-skiftet Vagt, nemlig den, at 16 Timers Frihed ud af Døgnet 24 Timer er for stor en Frihed for en Sømand. Den vil demoralisere ham, siger Rederne. Denne Paastand er kynisk og uovervejlet. I mange Aar har Maskinens Folk haft 8 Timer baade ved Land og i Søen, uden at de af den Grund er blevet mere demoraliseret. Det samme kan vistnok siges om Styrmandene, der i al Fald særligt efter at vi i 1920 kom af med den 3-skiftede Vagt, har formaaget at faa denne indført i Skibe, hvor der er 3 Styrmand. Men fordi en Sømand har 8 Timers Vagt, har han jo ikke 16 Timers Frihed. Først maa her Tiden til Af- og Paaklædning til Maaltider, og Renholdelse af sin Person trækkes fra de 16 Timer. Dernæst maa en Sømand selv vaske og lappe og stoppe, altsammen i sin Fritid. De 16 Timer i Døgnet reduceres hurtigt til 10 Timer. Heraf skal han have Søvn, saa til at demoraliseres i, bliver der næppe megen Tid. Man indfører jo i vore Dage Bøger i Skibene, og det Par Timer af hans Fritid, han ikke skal sove i, vil sikkert blive anvendt til Læsning eller anden Syssel, som maatte have Sømandens særlige Interesse; Ting han under de nuværende Forhold er afskaaret fra.

Vi ønsker ogsaa i Forbindelse med vore Udtalelser til

det paatænkte Lovforslag at knytte et Par Bemærkninger angaaende Arbejdsløsheden indenfor vort Fag. — Hovedparten af de danske Skibe er bemanded saaledes, at der for hver voksne Mand ombord findes 2 Dreng. Der kommer jo en Tid, hvor ogsaa disse bliver udlært, men da der jo uddannes ca. det dobbelte af de Befarne, der er Brug for, kan man nemt regne ud, at Tidsfristen for at faa Arbejde bliver lang, og at med de Forhold, vi nu har, er det ingen Forbedring, at alle Skibe er ude at sejle, snarere værre, hvilket jo ogsaa Fagets nuværende Arbejdsløshedsprocent viser, trods et Par gode Aar for Skibsfarten. — Trods vore Protester, har Skibsrederne udnyttet enhver Mulighed, der gaves for at gøre saa mange Familieforsørgere arbejdsløse som mulig og benyttet Drengene i Stedet for. — Disse Forhold har gjort, at det hele for os er blevet et Spørgsmaal om Retten til at leve i Plan med den øvrige arbejdende Befolkning i dette Land.

I Tilslutning til Foredraget udtalte Hr. Borgland, at der ikke var forbundet Udgift af nogen Art med disse Forandringer — skønt ca. 180 Mand ekstra vilde faa Arbejde. Man kan dog naturligvis ikke opnaa begge Ting, og derfor er dette Postulat ligesaa luftigt som de andre. At imødegaa de forskellige Punkter er baade overflødig — da vi allerede har gjort det — eller umuligt, da den fremsatte Kritik kun er et Slag i Luften uden nogen Bund i Virkeligheden. Som allerede nævnt er det taabeligt at ville fremstille Sagen saaledes, at man fra Skibsfartens Side vilde protestere mod de foreslaaede Forandringer af ond Vilje

mod Søfolkene — det er, fordi det er Skibsfartens, hele Erhvervets Fremtid det gælder. Det er baade farligt og beklageligt, at man fra Søfolkens Side i Stedet for at arbejde med paa fornuftige Forhold og en fortsat rolig Udvikling spænder Ben for denne ved at stille urimelige Krav, der kun vil have hele Erhvervets Forarmelse til Følge.

Hvad Arbejdsløsheden angaar, da er Søfolkene ofte selv Skyld deri. Man behøver i denne Forbindelse blot nævne Farten paa Spanien, som de Gang paa Gang nægter at sejle i, saaledes at Rederne nødsages til at antage udenlandske Søfolk, og den ganske uholdbare Situation i Amerika, hvor Søfolkene i stort Tal mere eller mindre tvungent af den lovløse Klub gik i Land. Saa paa det Punkt skal Søfolken ogsaa udtale sig med den største Forsigtighed. Bemandsforholdene er reguleret ved en handelsministeriel Bekendtgørelse saa sent som i 1933 efter Organisationernes eget Ønske og mod Redernes Advarsler, saa ogsaa paa dette Punkt vilde lidt mere Tilbageholdenhed være klædelig. Det er yderst beklageligt, at der er Arbejdsløshed indenfor Faget, men det er en saa afgjort Ting, at hvis de ovenfor omtalte Lovforslag gennemføres, vil det blandt mange andre Ulemper ogsaa uomgængeligt medføre forøget Arbejdsløshed indenfor Erhvervet. Det er ogsaa et Moment, Søfolkene burde tage med i Betragtning.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søfarten og Sagkundskaben

»Jyllandsposten« bragte forleden følgende Betragtninger, som vi synes fortjener den videst mulige Udbredelse:

»Sagkundskaben plejer at kendes paa, at den altid udtaler sig, efter at alle andre dødelige har udtalt deres uforgribelige Mening om en eller anden Sag.

Det er Sagkundskaben, der pludselig udsender en uhyggelig lyk »Betænkning« om et eller andet Emne, vi mente var dødt og begravet for flere Aar siden — som vi i den forløbne Tid selv har rent glemt.

Derfor er det intet Under, at Søens allerhøjeste Sagkundskab er kommet nogle Dage bagefter med en afsluttende Redegørelse for den Politik, der bør følges i Spørgsmaalet Rederier kontra Besætning.

Som De maaske vil huske, drejede hele Historien sig om Indførelse af 8 Timers Arbejdsdagen til Søs.

Styrmændene, Maskinmestrene, Fyrbøderne og Sømændene vedtog en samlet Resolution, hvoraf det fremgik, at de sympatiserede med 8 Timers Dagen, men at de samtidig var klar over, at Merindkomstskatten betød et Handicap for dansk Søfart i sin Helhed.

Nogle Dage efter, at denne Resolution var afsendt, kunde man i den københavnske »Socialdemokraten« finde følgende:

PROTESTEN MOD DE KLAGENDE SKIBSREDERE.

Søens Ungdom slutter sig til de øvrige Mandskabsorganisationers Udtalelse.

Søfolkens Ungdomsforbund har paa et Medlemsmøde i Gaar udtalt sin Tilslutning til det af de øvrige Mandskabsorganisationer udsendte Opraab mod Dampskibsrederernes Protest angaaende Indførelse af 8 Timers Arbejdsdag til Søs.

Dog kan vi ikke, hedder det i den vedtagne Resolution, tilslutte os Redernes Indignation over Merindkomstskatten for Skibsfarten, idet vi ikke anser denne Skat for urimelig i Forhold til andre Erhverv.

For Søfolkens Ungdomsforbund:

Alfred Jørgensen.

Se, der har vi Sagkundskaben i al dens Magt og Vælde. Den slaar sent — men den slaar haardt!

Alderdommens Paaløse af Merindkomstskatten fejles til Side som betydningsløs og uønsket, og nu ved rette Vedkommende altsaa, hvad Vej Vinden blæser!

Søfolkens Ungdomsforbund rekrutteres blandt dem af Fagets Udøvere, som ikke er gamle nok i Tjenesten til at kunne blive Medlemmer af de rigtige Søfolks rigtige Fagforeninger. Det er Messedrengene, Kalytsdrengene og Kokkedrengene.

Kan man ikke i Aanden se, hvor de Herrer har grebet Penneskaflet og formet de vanskelige Ord under stadig Skelen til de voksne Søfolks Resolution. Peter har ladet Opvask være Opvask, og Kresjan har forsømt at pudse Skipperens Landgangssløvler af bare Tjenesteiver, medens Poul har hentet Hovmesterens Ordbog for at se, hvordan Resolution nu egentlig skulde staves.

Og saa foreligger den løste Opgave altsaa i al sin Magtfuldhed paa Tryk i Regeringens eget Organ med en imponerende Overskrift den følgende Dag.

Det er vel nok en Oplevelse for Peter og Kresjan og Poul!

Statsbanernes sidste Hjulfærge til Ophugning

Statsbanernes sidste Hjulfærge »Kronprins Frederik« er nu gaaet til Ophugning hos Petersen & Albeek.

»Kronprins Frederik« blev bygget for 40 Aar siden paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, og blev straks sat ind paa Statsbanernes Rute Helsingør—Hälsingborg, hvor den gjorde Tjeneste i 37 Aar. I 1935 gik den op til Oddesund-Overfarten, men er nu blevet overflødiggjort af Oddesundbroen.

Færøernes Skibsbygning

Thorshavns nye Skibsværft, som netop nu fuldføres, har modtaget en første Ordre paa Bygning af en stor Kutter til den færøske Fiskeflaade. Kølen til Kutteren vil blive lagt om 2 Uger.

Endnu en dansk Færge til Norge

Dampskibsselskabet »Rødbyhavn«, der som bekendt traadte i Likvidation, da Automobilfærgefarten ved Gaabense maatte indstilles ved Storstrøms-Broens Aabning, har endnu den ene af Motorfærgerne tilbage, den i 1917 byggede »Gaabense«.

Der har været ført Forhandlinger til forskellig Side for at faa den afhændet. Dens »Kollega« — Motorfærgeren »Mansnedund« — er som bekendt tidligere solgt til Norge, og nu er der Tale om, at »Gaabense« ogsaa skal derop.

Færgeren er i hvert Fald sendt til Svendborg Skibsværft, hvor den skal underkastes Bundeftersyn, inden Handelen sker.

Storm-Ødelæggelser i Havne og ved Kysterne

Den orkanagtige Storm, der rasede over Landet, har forarsaget en Række Strandinger i danske Farvande og Ødelæggelser rundt om.

Den svenske Skonnert »Beda«, som laa til Ankers paa Revlen udfor Thyborøn Havn, kom i Drift. Besætningen, 4 Mand og 1 Kvinde, maatte bjerges af Thyborøn Motorredningsbaad. De blev bragt ind til Sømændshjemmet i Thyborøn.

En dramatisk Stranding fandt Sted ved Glyngøre, idet den svenske Motorskonnert »Anna Britta«, der var paa Rejse fra Lemvig til Aalborg i Ballast, blev grebet af Vind og Strøm og ført ind mod Land. Besætningen, 3 Mand, tændte Nødblus og anmodede om, at en Baad maatte sejle ud til Undsætning, men det var unødvendigt, da »Anna Britta« stod med Forstavnen paa Land.

To 16-aarige Hornbækdrengene, Svend Aage Christiansen, Søn af Arbejdsmand Christiansen, og Fritz Becker Jensen, Søn af Fisker Jensen, tog i en aaben Jolle ud for at sætte Kroge. De observeredes midt i Sundet af Nakskov Damperen »Karen«, hvorfra man kastede en Tovende ud

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Forandringerne paa Fragtmarkedet har heller ikke i den forløbne Uge været store, selv om enkelte af de oversøiske Markeder har vist nogen større Aktivitet.

River Plate Markedet har taget enkelte Baade til ikke rapporterede Rater, saa enhver kan tro om Raterne, hvad han vil. Personlig har vi det Indtryk, at disse Baade er sluttet til Rater, der ligger omkring 1/- under Minimalskemaet. Men som bekendt er heller ikke alle Redere tilsluttet Tramp Shipping Committee, og de Redere, der ikke har underskrevet Minimalskemaet, er naturligvis berettiget til at slutte til under Minimalraten, selv om dette set fra de Rederes Standpunkt, der loyalt overholder Minimalskemaet og derfor risikerer at have deres Baad liggende i maanedvis ubeskæftiget i River Plate, naturligvis er ærgerligt at se. Til Destinationer uden for Minimalrate-rangen er der iøvrigt kun lidt Forretning. Der noteres 5,500 Tons Hørfø i Sække fra n.a. Santa Fe til Australien til 17/6d., ligesom der kan slutes en handy Baad for Linsæd fra n.a. San Lorenzo til New York til 16/6d.

Af de øvrige Kornmarkeder har Australien været det mest livlige og har ogsaa i den forløbne Uge taget et anseeligt Antal Baade for Korn paa Basis af Minimalraten til U.K./Cont. med Option af Losning Bombay eller Calcutta til Rater af henholdsvis omkring 14/6d. og 13/6d. I velinformerede Mæglerkredse i London menes det, at Størstedelen om ikke alle disse Baade, der er sluttet med indiske Optioner, vil komme til at losse igen. Disse Forretninger er jo alt andet end attraktive for Rederne, idet f. Eks. 13/6d. til Calcutta jo langt fra staar Maal med Minimalraten til U.K./Cont. St. Lawrence er nu lukket, men sluttede lige før den officielle Lukning 2 Baade til Minimalraten til U.K./Cont. Fra Northern range og Golfen har der været forskellige tentative Forespørgsler efter Tonnage for Korn til Europa, bl. a. for handy Tonnage til Nordafrika, men saavidt vides er der endnu ikke kommet noget positivt Resultat heraf. Fra British Columbia og U.S.Pacific er sluttet enkelte Baade for Korn til U.K. til 23/-. Donau har taget en enkelt Baad til U.K. til omkring 18/6d., og fra Sortehavet har Russerne været i Markedet for Tonnage til 11/- Basis Antwerpen/Rotterdam. Sydafrika søger atter Tonnage for Majs, og en enkelt Baad er sluttet til U.K. til 16/6d.

Hvad de øvrige oversøiske Markeder angaar skal nævnes, at der synes at være en svag Stigning i Efterspørgslen efter Tonnage for Scrap fra Amerika til Japan. Tonnage er sluttet fra U.S.Atlantic til 16/6d. og fra Golfen til 17/6d. paa sædvanlige f.i.o. Betingelser. Fra Vestindien synes der at være lidt mere Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker fra Cuba og San Domingo til U.K./Cont., og enkelte Baade er slut-

tet til Rater, der ligger omkring 14/6d. Basis Cuba/p.p.U.K. eller Cont. Der søges endvidere Tonnage Cuba/Marseille til 15/- og Cuba/Casa Blanca til 14/6d.

Pacificmarkedet viser ogsaa større Efterspørgsel efter Tonnage for Scrapjern til Japan. Raterne ligger omkring \$4.— paa f.i.o. Basis. Br. Columbia/U.K. er sluttet til 22/6d. à 23/- paa f.i.o. Basis, og Transpacific er sluttet 470,000 cbft. bale Baad til 1/2 Havne Nordkina til £6,750. Til Australien er sluttet 500,000 cbft. Baad til £5,500.— lumpsum f.i.o.

Paa Soyabønemarkedet har der været noget mere Liv, og ikke saa faa Baade er sluttet for saadan Forretning. I sidste Uge laa Raten paa 25/6d., men i denne Uge er der sluttet til 25/9d., og i Øjeblikket kan der utvivlsomt faas i hvert Fald 26/-, maaske 26/6d. for December/Januar.

Ris fra Saigon viser kun ringe Interesse for Tonnage, hvilket staar i Forbindelse med den usikre indenrigspolitiske Situation i Frankrig. Iøvrigt er det jo ikke Sæson paa dette Marked, og man vil derfor næppe se nogen rigtig Aktivitet, førend Forholdene i Frankrig er klarede og den nye Rishøst kommet paa Markedet i Februar Maaned.

De indiske Markeder har været rolige. Tendensen er svagere, idet Købmændene venter at kunne dække deres Behov til lavere Rater, saasnart den store Flaade af Korndampere, der kommer fra Australien, bliver udlosset. Raten ligger i Dag næppe over 25/6d. for Kerner/Linsæd fra Madraskysten til U.K./Cont. Om de europæiske Markeder er der heller ikke meget nyt at fortælle. Paa Trælastmarkedet kan der naturligvis endnu i ny og næ komme en Last frem, men Tilbudet af Tonnage er saa stort, at det med Lethed lykkes Befragterne at skaffe det nødvendige Skibsrum til Minimalraterne.

Udgaaende Kul ligger svagere for River Plate's Vedkommende, idet adskillige Baade er fremme paa Basis af 10/6d. fra Wales eller Tyne til Lower Plate. Til Middelhavet er Raterne støtte paa Basis af 6/- Wales/Alexandria eller Port Said. Af Kul Østkyst/Danmark er sluttet 2,000 Tons Forth/Aarhus til 4/6d. og 2,000 Tons Tyne/Fredericia til 4/9d.

Middelhavet/hjem er uforandret. Det er som tidligere nævnt vanskeligt at give nogle Gennemsnitsrater for disse Forretninger.

Paa Timechartermarkedet har Tønen været en Smule mere fortroingsfuld, og adskillige Baade er sluttet for saavel enkelte Trips som korte Perioder. Af Afslutninger skal nævnes: 3 à 4 Motorskibe paa omkring 7/8,000 Tons Levering og Tilbagelevering Østen til 5/- for ca. 3 Maaneder. Timecharter trip across, forskellige Baade mellem 6/8,000 Tons, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering U.K./Cont. \$1.50. I Vestindiaarten er betalt \$1.25 for 3,300 Tonner og \$1.20 for 4,000 Tonner for Rundtur.

til Jollen. Forsøget paa at opnaa Forbindelse mislykkedes imidlertid, og skønt »Karen« søgte i et Par Timer, saa man ikke mere til Jollen, og da der ikke fra anden Side indløb Melding om de forsvundne Dreng, har man opgivet Haabet om at finde dem i Live.

Fisker Svend Sørensen, der laa til Ankers ved Hjeltn, medens hans Søn var taget ind til Øen for at reparere et ituslaet Ror, drev nordpaa ud i Kattegat, men optoges senere af forbigående Skib.

Damperen »Mjølner«, der gaar i Rute fart mellem Nakskov og Spodsbjerg paa Langeland, maatte paa Grund af Stormen opgive at naa ind til Spodsbjerg og returnerede til Nakskov med Passagerer og Gods. Sydfynske Dampskibsselskabs Dampere »Tranekær«, der skal indgaa paa Ruten, medens »Mjølner« skal til Kedelrensning, grundstøede ved Indsejlingen til Nakskov Havn.

Ved Mullerup Havn strandede den hollandske Motorsejler »Mulan«.

Ved Sevelø skete ogsaa en Stranding. Det var Motorsejleren »Clara« af Nakskov.

Endnu en Række Ulykker bragtes der Bud om.

Kutteren »Der Danzig« indkom sent Torsdag Aften til Esbjerg Havn med en Mand, der var blevet bjergtet i Vesterhavet under Orkanen. Det var Chr. Madsen Thøgersen fra Thyborøn, forhyret som Kok om Bord paa Esbjerg-Kutteren »Capella«.

Udfor Vestkysten paa Højde med Lønvig er »Capella« kængret under Orkanen, og Thøgersen var den eneste Mand, som det lykkedes »Der Danzig« at bjerge.

De to Omkomne var Skipperen Jens Thomsen Hansen, der var gift og har to Børn, og Bedstemanden Anders Juhl Rasmussen, der ligeledes var gift og har flere voksne Børn.

Ny Havnekaptajn

Københavns Havnebestyrelse har i sit Møde, Fredag, efter Indstilling af Havnedirektøren, vedtaget at udnævne

Havnefoged ved Københavns Havnevæsen *Hans Thøgersen* til Havnekaptajn fra 1. Januar.

Den ny Havnekaptajn har været ansat ved Københavns Havnevæsen siden April 1923, og gjorde i en Aarrække Tjeneste som Havneassistent paa Toldboden. Derefter var han en kortere Tid ved Larsens Plads, men vendte for tre Aar siden tilbage til Toldboden for at overtage den nyoprettede Post som Havnefoged der. I denne Egenkab har han ved flere Lejligheder fungeret som Havnekaptajn, og har et temmelig indgaaende Kendskab til Havnens Forhold, hvad der vil komme ham til Gode i hans nye Stilling.

Samtidig er Havneassistent *Robert Svendsen* ved Larsens Plads udnævnt til Havnefoged fra 1. Januar.

Tysk Anerkendelse til dansk Sømand

I Slutningen af Januar Maaned i Aar reddede Kapt. *E. M. Jørgensen* ved Toldkryderen »Neptun«, hjemmehørende i Vordingborg, Besætningen paa den tyske Motorskonnert »Cathrina«, der var strandet ved Knudshoved. Som Anerkendelse og Tak for dennes Redningsdaad har Kapt. Jørgensen nu fra tysk Side modtaget et Sølv-Cigaretetui med Dedikation.

Varmemester Chr. Jæpelt 70 Aar

I Amaliegade 33 residerer Varmemester *Chr. Jæpelt*, og paa hans 70 Aars Fødselsdag den 6te December, vil han faa al mærke, hvor mange Mennesker der er, som sætter Pris paa ham, skønt han gerne vil vise den strengeste Maske overfor de fleste.

Jæpelt er simpelthen et Unikum og uundværlig paa sin nuværende Post. Han kender alle, forstaar efter et langt Livs Erfaringer Menneskene bedre end de fleste og kan iøvrigt se tilbage paa en meget omskiftelig Tilværelse: Han har selvfølgelig sejlet i sine unge Dage, og hans gamle Kammerater Søfyrbøderne gjorde ham i sin Tid til deres Fører. I mange Aar sad han som Formand for Søfyrbødernes Forbund og var dels egentlige Skaber. I 13 Aar ledede han Forbundet, og der gaar endnu Frasagn om, hvor glimrende han var som Forhandler. Djærv og lige til er han stadig, ganske usnobbet i hele sin Færd og dertil en Mand med megen sund Sans. Den rette Type paa en Fagforenings-Leder. Han har sikkert ikke lutter Venner, men han har mange Venner og de vil hyde den djærve 70-aarige og ønske ham endnu mange gode Aar. Han er nu endt som Varmemester, — men Varmen har han selv, bag den barske Skal banker et varmt Hjerte, fuldt af Medfølelse med dem, der lider Urel, men samtidig fri for al forløren Sentimentalitet, et Mandfolk, en rigtig Sømand, en Mand, vi kan lide. Det skal han have at vide paa sin 70 Aars Dag, der vil blive en Festdag for Chr. Jæpelt.



Panama-Kanalen

Panama-Kanalens Styrelse har udsendt en Oversigt over Trafiken gennem Kanalen i Driftsaaret fra 1. Juli 1937 til 30. Juni 1938. I denne Periode har 5524 Handelsskibe passeret Kanalen mod 5387 Skibe i den foregaaende Periode. Skibenes Tonnage var henholdsvis 19,662,000 og 19,303,000 Netto Reg. Tons. Der har saaledes været lidt Stigning i saavel Skibenes Antal som Tonnagen, men til Gengæld har den transporterede Ladningsmængde været mindre, nemlig 27,386,000 Tons mod 28,108,000 Tons Aaret forud. Af Nationerne ligger U. S. A. forrest med 6,898,000 Tons, derefter følger Storbritannien med 5,177,000 Tons, Norge med 2,180,000 Tons, Japan med 1,329,000 Tons, Tyskland med 1,005,000 Tons og paa Sjettepladsen Danmark med 592,000 Ts. De danske Skibe har i Aarets Løb betalt 707,000 Dollars i Kanalafgifter. Den gennemsnitlige Dagsindtægt i Kanalafgiften var 63,479 Dollars, de samlede Afgifter 23,170,000 Dollars, og Skibene betalte gennemsnitlig 4194 Dollars.

Kaptajn styrtet død om

Paa et Skib, der ligger ved Refshaleøen, styrtede Kaptajnen, Arved Fersen fra Estland, død om, anlagelig ramt af et Hjerteslag.

K. B. Bryg

Julen nærmer sig, for Kongens Bryghus har udsendt sit berømte Juleøl. Som tidligere er Øllet fyldigt og sødt,

som Juleøl nu engang efter Traditionen skal være, og Nissen paa Etiketten mangler heller ikke i Aar. Men det koster alligevel ikke mere end K. B.s Prima Hvidtøl.

Styrmand død efter Fald paa 7 Meter

Om Bord paa S/S »Jamaica Planta« skete Torsdag Aften en Ulykke. 1. Styrmand Edward Allen var gaaet ned paa Mellemdækket; her snubede han i Mørket og styrtede 7 Meter ned i Lasten. Han faldt paa Hovedet og Ryggen og paadrog sig et alvorligt Kraniebrud.

Edward Allen kom paa Kommunehospitalet, og ud paa Natten døde han.

Turistbesøget i August

Besøget af udenlandske Turister var i August Maaned lidt højere i Antal Personer og betydeligt større for Antal Opholdsdage end i Juli og Juni. I August Maaned var Danmark besøgt af 36,443 udenlandske Turister imod 35,632 og 25,103 for henholdsvis Juli og Juni. Antallet af Opholdsdage var 251,763 i August, imod 161,815 og 92,000 for de foregaaende to Maaneder; det gennemsnitlige Ophold er saaledes forøget fra 4½ Dag i Juli til 7 Dage i August.

Af de 36,443 Turister i August kom den største Del fra Sverige, nemlig 11,444; fra Tyskland kom 7400, fra England 4547, fra Norge 4875, fra Holland 1107 og fra U. S. A. 3309, fra Frankrig 538 og fra Czekoslovakiet 824.

Kollisionen mellem »Gerd« og »Lingard«

Der er nu afsagt Dom ved Sveriges Højesteret i Sagen angaaende Sveabolagets Dampner »Gerd« og Barkskibet »Lingard«, tilhørende Skibsreder Gustaf Eriksson, Mariehamn. Ved Kollisionen, der skete Natten til den 2. Maj 1935, gik »Gerd« ned med hele Besætningen.

Sveabolaget har gjort gældende, at Aarsagen til Kollisionen laa hos »Lingard« og krævede derfor Erstatning. Göteborgs Rådhuset fandt det ikke godtgjort, at »Lingard« havde forvoldt Kollisionen og afviste derfor Kravet mod saavel Skibets Fører som dets Rederi. Hovrätten fandt ikke Anledning til at ændre denne Afgørelse, og Højesteret har nu stadfæstet Hovrättens Dom.

Ø. K.s »Annam« paa Grund

Ø. K.s Motorskib »Annam« afgang i Mandags fra København til Nakskov Skibsværft. I den stærke Blæst drev Skibet ind mod Rosnæs ved Indsejlingen til Nakskov Havn og grundstødte. Det drejedes helt paa tværs af Sejlrenden, saa det kom til at spærre al Trafik til og fra Havnen. Sydfynske Dampskibsselskabs Rutebaad »Mjølner« kunde derfor ikke gaa ind, men maatte ankre op paa Fjorden og landsætte Passagererne med Baade.

Svitzers Bjergningsentreprise sendte straks to Dampere til Assistance og fik »Annam« bragt flot.

Generalkonsul Weimann 70 Aar

En af de myndigste, mest dekorative Mænd indenfor dansk Erhvervsliv, Generalkonsul *Wilh. Weimann*, fyldte Søndag 70 Aar.

Weimann blev som ung cand. jur. først udsendt Vicekonsul i Chicago, siden fungerende Konsul i New York og omkring Aarhundredskiftet Generalkonsul i Hamborg, Stillinger, hvori han gjorde sig gældende. Da det første Ministerium Zahle dannedes i Oktober 1909, indtraadte Weimann i dette som Handelsminister. I sin Ministeretid søgte han forgæves at faa gennemført et Forslag om Storstrombroen. Han drog senere til Østen, hvor han overtog Ledelsen af Det østasiatiske Kompagni i Siam og var 1913—15 Medlem af Kompagniets Direktion; da han, som tillige i 1914 var indtraadt i Det Store Nordiske Telegraf-Selskabs Bestyrelse, blev opfordret til som Formand at træde i Spidsen for denne verdensomspændende danske Virksomhed, forlod han Siam og rejste hjem, og ledede saa, indtil han traadte fra i Aar, Store Nordiske Telegraf-Selskab. Samtidig med at varetage Store Nordiskes Ledelse beklædte Weimann i en Aarrække Hvervene som Medlem af Det Østasiatiske Kompagnis Bestyrelse o. m. a.

Drukneulykke

Den 33-aarige 2den Maskinmester *Karl K. Jacobsen* fra Rederiet Nordens Motorskib »Norden« er forsvundet paa en Rejse over Stillehavet fra San Pedro i Kalifornien til Japan.

Den uheldige Begivenhed er indtraadt den 8. November. Da Maskinmester Jacobsen skulde møde til Tjeneste, var han ingen Steder at finde, og man maa formode, at han er faldet over Bord. I et Fødselsdagsbrev til sin Moder i Aarhus havde han været i bedste Humør, og meddelte i Brevet, at hans tysk fødte Hustru om nogle Maaneder ventede en Arving.

Generalkonsul, Skibsreder C. P. Jensen død

En tidligere velkendt gammel Skibsreder, Generalkonsul *C. P. Jensen* er i en Alder af 83 Aar afgaaet ved Døden.

C. P. Jensen var korresponderende Reder for Damp-

skibsselskabet Orion til 1926, Generalkonsul for Guatemala til 1927, Næstformand i Bestyrelsesraadet og Forretningsfører for Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd samt Næstformand og Kasserer i Foreningen til Fremme af Danske Sømands Uddannelse til Befalingsmænd i Handelsflaaden, indtil disse Institutioners Ophævelse i 1915. I det hele taget var han en af Pionerne for Skoleskibene. Endelig var han Medlem af Bestyrelsen for A/S Forenede Assurandører.

Fiskerihavnen i Aarhus

Ved Generalforsamlingen i Aarhus Handelsforening oplyste Formanden, Konsul *Kai Blicher*, angaaende Aarhus Fiskerihavn, at der er udarbejdet to Forslag; det ene gaar ud paa at lægge Fiskerihavnen mellem Lystbaadehavnen og Badeanstalten ved Riis Skov. Efter det andet Forslag skal den lægges mellem Pier II, der snart er fuldført, og den kommende Pier III. Efter Formandens Mening vilde det være Vandalsme at lægge en Fiskerihavn udfor Riis Skov, og han er derfor gaaet ind for Forslag II, som er udarbejdet paa hans Foranledning.

De fem autoriserede Mæglere har sendt Havneudvalget en Skrivelse, der giver et interessant Billede af Havneforholdene i Aarhus set fra sagkyndig Side, og hvori udtales, at Gennemførelsen af Projekt Nr. II vil være formaalsjænligt for Aarhus Havns Fremtid og dens Kunder.

Skibsbyggeri i Japan

Ifølge japanske Pressemeddelelser har de japanske Skibsværfter for Tiden Nybygninger paa tilsammen 912,000 Ts. under Bygning eller i Ordre. Heraf bygges 17 Skibe paa 302,000 Tons paa Mitsubishi Værftet i Nagasaki og 10 Skibe paa 137,000 Tons paa Kawasaki Værftet. Med Finansministeriets Approbation har Industribanken stillet et Laan paa 150 Mill. Yen til lav Rente til Raadighed for dette Byggeri. Med Henblik paa de nye Skibes Benyttelse som Hjælpekrydsere i Krigstid er Subsidiærne gradueret efter Farten, hvorfor Størsteparten af den nye Tonnage bliver meget hurtigt gaaende.

Direktør J. Daugaard-Jensen død

Direktør for Grønlands Styrelse *J. Daugaard Jensen* er død, 67 Aar gammel, og Danmark har i ham, efter samstemmende Vidnesbyrd nu ved hans Død, mistet en af sine mest nidkære Embedsmænd men ogsaa en af sine betydeligste Mænd. Daugaard-Jensen havde mange Modstandere, men alle maa indrømme, at han — omend diktatorisk — styrede Grønland paa en saadan Maade, at vi fik Ære af

den store fjerne omstridte Koloni. Han havde sine bestemte Idéer, som han stædigt fulgte, og Fremtiden vil vise, om han havde Ret. I alle Tilfælde maa hans Arbejdskraft og hans uegennyttige Kærlighed til det Land, han var sat til at styre og styrede gennem 26 Aar, anerkendes fra alle Sider.

Søforhør

Der afholdtes forleden ikke mindre end tre Søforhør i Sø- og Handelsretten, først Forhør i Anledning af Ø. K.-Motorskibet »India«s Grundstødning ved Hals Barre forleden. Der var mødt: Kaptajn Krarup og en Del af Besætningen. Rederiet var repræsenteret ved Kontorchef Rud. Nielson og Kaptajn Heindorf, Assurandørerne ved Kaptajn Larsen og Svitzer ved Kaptajn J. Christensen.

Der fremkom intel nyt under Mødet. Kaptajn Krarup forklarede, at »India« i Mandags var for udgaaende fra Hals, da man i Renden mødte en modgaaende Motorgalease uden Sejl. Det er ikke konstateret, hvad det var for et Skib.

Næste Søforhør var vedrørende det norske Motortankskib »Senator«, som den 17. November grundstødte i Taage i Nærheden af Gøteborg.

Skibets midlertidige Fører, 1. Styrmand Olaf Aas oplyste, at Skibet var sat ud af Kurs af Strømmen. I Taagen nedsatte man Farten til 7—8 Mil, medens Skibet med fuld Fart sejler 10½ Mil. Nedsættelsen af Farten skele efter telefonisk Meddelelse til Maskinisten, medens Telegrafien blev staaende paa »fuld Fart«. Skibet stødte haardt mod Grunden. Ladningsmodtageren, Alf. Olsen & Co., København, sendte Læglere til Skibet, og der blev pumpet ca. 1700 Tons Olie over i disse, hvilket løftede Skibet ca. 3 Fod op. Skibet stødte til Tider haardt mod Grunden, og da det blev bragt flot af Bjergningsdamperne »Fridthjof« og »Harald«, lækkede Skibet stærkt.

Det tredje Forhør angik Tankskibet »Falster«.

PERSONALIA

80 Aar

Den 29. November fyldte Kaptajn *Claus Simonsen*, Marstal, 80 Aar.

60 Aar

Skibsfører i De Danske Sukkerfabrikker, Kaptajn *Chr. V. Ehrhorn* fyldte i Mandags 60 Aar. Kaptajn Ehrhorn er Fører af Motorskibet »Erik«.

POSITIONSLISTE PR. 29. NOVEMBER 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Hull 27.11.
s.s. *Aaro*, Bastrup, afg. Wilmington Dell. 16.11.
s.s. *Aaro* ank. Stavanger 7.11.
s.s. *Aase* ank. Lisbon 13.11.
m.s. *Aase Mærsk* ank. Dakar 23.11.
s.s. *Absalon* ank. Kbhvn. 27.11.
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, afg. Singapore til Manila 26.11. udg.
m.s. *African Reefer* afg. Rotterdam 21.11.
s.s. *Agnete* pass. Hirtshals 16.11. p. R. t. Gdynia.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Bay of Fundy 17.11.
s.s. *Alabama* ank. Buenos Aires 26.11.
s.s. *Alf* afg. St. Nazaire 22.11. til Burntisland.
s.s. *Alfa* ank. Teignmouth 26.11.
s.s. *Algarve* ank. Beyrouth 28.11.
s.s. *Algier* afg. Marseilles 28.11. til Genua.
m.s. *Almena* afg. New York 9.11. til Port Williams.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Colombo til Penang 25.11. udg.
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Providence, R.I. 18.11.
m.s. *American Reefer* pass. Mona 20.11.
m.s. *Amerika*, Dahl, pass. Flores p. R. t. London 28.11. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Falmouth 10.11. til St. Kitts.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Manila 7.11.
s.s. *Anna* ank. Nemours 28.11.
m.s. *Annam*, Himmelstrup, ank. Nakskov 23.11.
s.s. *Anne* ank. Rotterdam 18.11.
m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 3.11. til Stavanger.
m.s. *Arizona* afg. Esbjerg 8.11. til River Plate.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Danzig 18.11.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Larap 28.11.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Saigon 22.11. udg.
s.s. *Asko*, Hansen, ank. Tyne Dock 28.11.
s.s. *Aslaug* pass. Gibraltar 10.11. p. R. t. Jaffa.
m.s. *Asnæs* pass. Skagen 29.11.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. San Pedro 15.11.
s.s. *Astra* ank. Le Havre 25.11.
s.s. *Astra* ank. Le Havre 25.11.
s.s. *Astrid*, Madsen, i Timecharter paa Amerika.
m.s. *Australian Reefer* pass. Gibraltar 26.11.
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Sydney 21.11. udg.
s.s. *Avance* ank. Kemi 9.11.

B

s.s. *Belgien* ank. Ymuiden 24.11.
m.l. *Bente Mærsk* afg. Port Arthur 31.10.
s.s. *Bertha* ank. Stubbekøbing 21.11.
s.s. *Bergenhus* afg. Kbhvn. 29.11. til Stettin.
s.s. *Bes* pass. Cuxhaven 21.11.
s.s. *Betta* pass. Gibraltar 29.11.
s.s. *Betty Mærsk* pass. Mumbles 25.11. udg.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Baltimore 26.11.
s.s. *Birgitte* ank. Casablanca 15.11.
s.s. *Birte*, Andersen, ank. Huelva 25.11.
s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Danzig 23.11.
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Middlesbrough 28.11. udg.
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. London 24.11. til Lisboa.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 27.11.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Buenos Aires 27.11.
s.s. *Brasilien* ank. San Nicolas 28.11.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Rotterdam 28.11.
s.s. *Britta* ank. Palermo 29.11.
s.s. *Broholm* afg. Frederikshavn 26.11. til Antwerpen.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Norrsundet 27.11.
s.s. *Brynhild* afg. Santos 26.11. til Natal.

C

m.s. *California* afg. Pernambuco 14.11. til Lissabon.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Southampton til St. Thomas 28.11. udg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Finisterre 29.11.
s.s. *Carmen* afg. Poole 27.11.
m.l. *Caroline Mærsk* afg. Malaga 11.11.
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 28.11.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Aden 18.11. til Japan.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Durban til Sydney 28.11. udg.
m.s. *Chilean Reefer* ank. Seattle 21.11.
m.s. *Chr. Holm* ventes Rio 1.12.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Bermuda 18.11.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 23.11. til Rio de Janeiro.
s.s. *Christiansborg* ank. Gibraltar 26.11.
s.s. *Cimbria*, Lund, pass. Holtenau 28.11. p. R. t. Aarhus.
s.s. *Clara*, Jensen, ank. London 24.11.
m.s. *Columbia*, Bronér, afg. Wakamatsu 20.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

29.11.38

LONDON	22,40	MADRID	30,00
NEW YORK	482,00	AMSTERDAM	262,20
BERLIN	192,30	STOCKHOLM	116,60
PARIS	12,70	OSLO	112,70
ANTWERPEN	81,45	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	109,55	PRAG	16,65
ROM	25,55	WARSAWA	90,00

s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Beira 27.10. til Durban.
s.s. *Cyrlil*, Farup, ank. Swansea 22.11.

D

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Stockholm 23.11. til Norrköping.
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 28.11.
s.s. *Dagmar* ank. Manchester 28.11.
s.s. *Dania*, Danholm, afg. Kbhvn. 24.11. til Grangemouth.
m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Shanghai 30.11. udg.
m.s. *Danmark* ventes til Aruba 8.12.
s.s. *Delaware* afg. Charleston, S.C., 28.11. til Savannah, Ga.
s.s. *Douro* ank. Hamburg 28.11.
m.s. *Dueta*, Larsen, pass Dover p. R. t. Panama Canal 24.11. udg.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Casablanca 22.11.
s.s. *Edv. Nissen* ank. Montreal 18.11.
s.s. *Effie Mærsk* ank. Masnedund 15.11.
s.s. *Egholm* afg. Algier 24.11. til Antwerpen.
m.s. *Egyptian Reefer* pass. Cristobal 22.11.
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Dakar 16.11.
s.s. *Elisabeth* ank. Boston 19.11.
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Alexandria 24.11. til Beirut.
s.s. *Ellen* ank. Hangø 23.11.
s.s. *Ellensborg* ank. Aalborg 29.11.
s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Norfolk 25.11.
s.s. *Else* ank. Rochester 25.11.
s.s. *Emanuel* afg. Kotka 17.11. til Newport Moon og Cardiff.
s.s. *Emilie Mærsk* afg. Morpou Bay 16.11.
m.t. *Emma Mærsk* afg. Suez 17.11.
s.s. *Energi* afg. Anvers 29.11. til Zeebrugge.
s.s. *England*, Stengade, pass. Brunsbüttel 27.11. p. R. t. Antwerpen.
s.s. *Enigheden* ank. Groningen 29.11.
s.s. *Erik Boye* afg. London 18.11. til Boston.
s.s. *Erindring* afg. Tallinn 25.11. til Gdynia.
s.s. *Erna* afg. Famagusta 23.11.
m.s. *Erria*, Mouritzen, pass. Panama Canal p. R. t. Los Angeles 20.11.
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, pass. Dover 29.11.
s.s. *Esther* afg. Calais 29.11.
s.s. *Estland*, Fischer, afg. Windau 19.11. til Liverpool.
s.s. *Estrid* ank. Rio de Janeiro 23.11.
m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. San Francisco 28.11. hjg.

F

s.s. *Fanø*, Korff, afg. Kotka 23.11.
m.sk. *Fano* afg. Tallinn 28.11.
s.s. *Finland* afg. Danzig 24.11. til Ghent.
m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Los Angeles til London 18.3. hjg.
s.s. *Flynderborg* pass. Cascacs 26.11.
s.s. *Frankrig* afg. Danzig 23.11.
s.s. *Fredensborg* pass. Kbhvn. 27.11.
s.s. *Frederiksborg* pass. Kbhvn. 27.11.
s.s. *Freya* ank. Dublin 24.11.
s.s. *Frida* pass. Cristobal 13.11.
s.s. *Frode* afg. Kbhvn. 29.11. til Gdynia.
s.s. *Fylla* afg. Trångsund 19.11.

G

s.s. *Georgia* afg. New York 23.11. til Oslo.
s.s. *Gerd* ank. London 20.11.
s.s. *Gerda* ank. Licata 27.11.
s.s. *Gerda Toft* ank. Ghent 25.11.
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. New York 24.11. til Savannah.
s.s. *Gorm* ank. New York 29.11.
m.s. *Grete Mærsk* afg. Boston 17.11.
s.s. *Grete* pass. Tenerife 12.11.
s.s. *Gronland*, Mortensen, ank. Odense 27.11.
s.s. *Gudena* ank. Danzig 16.11.
s.s. *Gudrun* pass. Mumbles 12.11. p. R. t. St. John.
m.s. *Gudrun Mærsk* ank. London 25.11.
s.s. *Gunhild* pass. Dungeness 17.11.
s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Lattakia 17.11.
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Taku 21.10. til Chefoo.
s.s. *Gyda* ank. London 19.11.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Wasa 29.11.
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Nordenham 22.11.
s.s. *Halfdan* afg. Riga 29.11. til Liepaja.

s.s. *Halland*, Andersen, afg. Ryöäliniemi 26.11. til Liverpool.
s.s. *Hanne* afg. Constantinza 12.11. til Volo.
s.s. *Hans*, From, afg. Aabenraa 29.11.
s.s. *Hans Broge* ank. Ramvik 17.11.
s.s. *Hans Mærsk* afg. Las Palmas 16.11.
s.s. *Harald* ank. Danzig 28.11.
s.s. *Harriet* afg. Kotka 29.11.
s.s. *Helene* ank. Kotka 25.11.
s.s. *Helga* ank. New York 20.11.
m.s. *Helvig* afg. Haifa 19.11.
m.s. *Henning Mærsk* afg. Le Havre 4.11.
s.s. *Henry Tegner* pass. Helsingør 22.11.
m.s. *Herdis* ank. Las Palmas 18.11.
s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 16.11. p. R. t. Malta.
s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 22.11. til Manchester.
s.s. *Holland* ank. Goole 24.11.
m.s. *Hulda Mærsk* pass. Helsingør 25.11. nordg.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Kbhvn. 25.11.
s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Seville 28.11. til Preston.
s.s. *Ingeborg S.* afg. Antwerpen 23.11. til Casablanca.
s.s. *Inger Toft* ank. Kalundborg 27.11.
s.s. *Inger* pass. Øland 29.11.
s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Bordeaux 25.11.
m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Odense 27.11. til Stockholm.
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Kbhvn. 28.11. til Tyne.
s.s. *Ivar* afgaar Göteborg 29.11. til New York.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 27.11.
s.s. *Jakob Mærsk* afg. Port Williams 13.11.
m.t. *Jane Mærsk* afg. Tuxpam 10.11.
m.s. *Java*, Christensen, ank. Beyruth 28.11. hjg.
s.s. *Jenny* ank. Algiers 29.11.
s.s. *Jessie Mærsk* afg. San Juan 11.11.
s.s. *Johanne* afg. Gdynia 29.11.
s.s. *Johannes Mærsk* ank. Antwerpen 23.11.
s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 30.11. til Kbhvn.
s.s. *Jonna* ank. Palermo 27.11.
s.s. *Juliane* ank. Ghent 25.11.
m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Aden til Port Said 28.11. hjg.
s.s. *Jutta* afg. Kotka 29.11.
s.s. *Jytte* afg. Vejle 14.11. til Esbjerg.
s.s. *Jægersborg* ank. Antwerpen 23.11.

K

s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Caibarien (Cuba) 27.11.
s.s. *Kai*, Friis, pass. Gibraltar 28.11. p. R. t. Göteborg.
s.s. *Karen* afg. Boston 14.11.
s.s. *Karen Toft* afg. Huelva 24.11.
s.s. *Karla* ank. Sete 27.11.
s.s. *Katholm* ank. Swansea 26.11.
m.t. *Katrine Mærsk* afg. Leith 15.11.
s.s. *Kejserrinde Dagmar* afg. Leith 15.11.
s.s. *Kentucky* afg. Neufahrwasser 26.11. til Natal.
s.s. *Kirsten* ank. Svendborg 14.11.
s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Danzig 22.11.
s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Arzew 26.11. til Garston.
s.s. *Knud Rasmussen* i Ruldefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
s.s. *Knud* afg. Great Yarmouth 29.11. til Antwerpen.
s.s. *Knud Villenoes* afg. Esbjerg 18.11. til Grimsby.
s.s. *Knut* ank. Goole 21.11.
s.s. *Kongea* afg. Aalborg 21.11. til Kbhvn.

L

s.s. *Laila* pass. Cristobal 26.11.
m.s. *Lalandia*, Frandsen, pass. Ushant p. R. t. London 28.11. hjg.
s.s. *Lars Kruse* afg. Freetown 19.11.
s.s. *Laura* afg. Rio de Janeiro 26.11.
m.s. *Leise Mærsk* afg. San Francisco 26.10. til Yawata.
s.s. *Lica Mærsk* afg. Gravesend 4.11. til Batum.
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Aalborg Værft.
s.s. *Lilleborg* ank. Gdynia 25.11.
s.s. *Lilian* ank. Raumo 28.11.
s.s. *Lily* ank. Norrköping 19.11.
s.s. *Linda* afg. Famagusta 29.11.
s.s. *London*, Hansen, ank. Garston 24.11.
m.s. *Louisiana* afg. Aabenraa 25.11. til River Plate.
s.s. *Lotta* afg. Deepwater 29.11.
s.s. *Lotte* ank. Mobile 23.11.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Barry 19.11.
s.s. *Magnus* afg. Kbhvn. 22.11. til Dunkirk. Ank. 29.11.
s.s. *Maja* pass. Helsingør 28.11.
m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Kbhvn. 24.11.
s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Antwerpen 24.11.
m.s. *Marchen Mærsk* ank. Los Angeles 22.11.
s.s. *Margit*, Johansen, ank. Karlshamn 25.11.
s.s. *Margrete* ank. Klaipeda 5.11.
s.s. *Margrethe* afg. Kbhvn. 26.11. til London.
s.s. *Marianne* ank. Burntisland 22.11.
s.s. *Maria Toft* ank. Frederikshavn 26.11.
m.s. *Marie Mærsk* ank. Curacao 17.11.

s.s. *Maria* ank. Aalborg 28.11.
 s.s. *Marit Mærsk* pass. Dungeness 17.11. p. R. t. Alexandria.
 m.s. *Marocco* ank. Kbhvn. 22.11.
 s.s. *Martin Carl*, Christiansen, ank. Aruba 21.11.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Dungeness 18.11. vestg.
 s.s. *Marx* ank. Trångsund 21.11.
 s.s. *Maryland* afg. Newfahrwasser 16.11. til River Plate.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Antwerpen 12.11.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Bangkok til Saigon 27.11. hjg.
 s.s. *Mercur* afg. Aarhus 27.10. til Lübeck.
 s.s. *Mette* ank. Aalborg 24.9.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Manila 15.11. til Hongkong.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Kbhvn. 27.11. til Immingham.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Karlshamn 29.11.
 s.s. *Najaden* pass. Holtenau 28.11.
 s.s. *Nanna* afg. Corral 23.11.
 s.s. *Nancy* afg. Kotka 29.11.
 s.s. *Nerma* ank. Boston 26.11.
 s.s. *Nevada* afg. Madeira 22.11. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Christobal 8.11.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Kobe 22.11.
 s.s. *Niels R. Finsen* forv. afg. Immingham 29.11.
 s.s. *Niobe* afg. Zeebrugge 27.11.
 s.s. *Norco* afg. Gravesend 24.11. til Köping.
 m.s. *Nordbo* ank. Dakar 24.11.
 s.s. *Nordborg* afg. St. John N.B. 24.11.
 s.s. *Nordby* afg. London 19.11. til Kbhvn.
 m.s. *Norden* afg. Osaka 24.11. til New York.
 m.s. *Nordfarer* afg. Rio de Janeiro 16.11. til New York.
 m.s. *Nordhavet* ank. Buenos Aires 14.11.
 m.s. *Nordhval* ank. Osaka 17.11.
 m.s. *Nordkap* ank. Philadelphia 24.11.
 s.s. *Nordlys* afg. Quebec 13.11. til Hull.
 m.s. *Nordpol* afg. Saigon 27.10. til Yokohama.
 m.s. *Nordvest* ank. Mormugao 28.10.
 m.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Rosario 25.11. til New York.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 29.11.
 s.s. *Olaf* ank. Aalborg 26.11.
 s.s. *Olga* afg. Caen 19.11.
 m.s. *Olga S.* afg. Alexandria 25.11. til Jaffa.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. London 7.11. til Zeebrugge.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. St. Vincent 20.11.
 m.s. *Oregon* afg. Rio 23.11. til Madeira.
 s.s. *Orion* ank. Kbhvn. 21.11.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Marseilles 19.11.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Kbhvn. 27.11.
 s.s. *Ove Toft* ank. Ardrossan 26.11.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Sydney 16.11.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Lisbon 21.11.
 m.s. *Panama*, Paulsen, ank. Genoa 28.11. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Dundee 21.11.
 s.s. *Paula* pass. Hanstholm 29.11.
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Antwerpen 27.11. hjg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Norfolk 14.11.
 s.s. *Pia* pass. Dungeness 26.11.
 s.s. *Polly* ank. Graveslines 22.11.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 26.11. til Uleåborg.

R

m.s. *Ragnhild* afg. Alexandria 10.11. til Jaffa.
 s.s. *Randa* afg. Rouen 28.11.
 s.s. *Riga* ank. Le Havre 27.11.
 s.s. *Rigmor* afg. Danzig 16.11. til Sfax.
 s.s. *Rikke* ank. Hamburg 24.11.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Delfzyl 16.11.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 28.11.
 s.s. *Robert* afg. Yxpila 12.11.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 17.11. til Antwerp.
 s.s. *Rosenborg* pass. Kbhvn. 28.11.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 29.11. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. New York 29.9.
 s.s. *Samso*, Pedersen, afg. Hamburg 16.11.
 m.s. *Selandia*, Vøring, ank. Marseille 27.11. udg.
 s.s. *Selma* afg. Haifa 28.11.
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 24.11.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.		

s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Aabenraa 26.11.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Holtenau 28.11. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Rotterdam 26.11.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Mona p. R. t. Los Angeles 18.11. udg.
 s.s. *Sicilien* afg. Haifa 24.11. til Antwerpen.
 s.s. *Signe* afg. Naples 16.11. til Messina.
 s.s. *Sigrid* afg. Narvik 21.11. til Tees.
 s.s. *Sigrun* ank. Liverpool 26.11.
 s.s. *Silkeborg* ank. Casablanca 27.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Grimsby 26.11.
 s.s. *Skagen* ank. Danzig 25.11.
 s.s. *Skagerak* pass. Hoek van Holland 21.11.
 s.s. *Skandia* afg. Nyborg 28.11. til Fawly.
 s.s. *Skjold* afg. Bordeaux 26.11. til Havre.
 s.s. *Skodsborg* afg. Safi 25.11.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 29.11. til Gdynia og Danzig.
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, ank. Portland, Me. 16.11.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Nyborg 17.11.
 s.s. *Sophie* afg. Boston, Lincs 22.11. til Sunderland.
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen 29.11. til Kolding.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. New Orleans 24.11. til Trieste.
 s.s. *Stella* pass. Malta 29.11.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Port Alberny 18.11.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Flensburg 26.11.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Danzig 10.11.
 s.s. *Svanhild* ank. New Orelans 28.11.
 s.s. *Svanholm* afg. Algier 25.11. til Lissabon.
 s.s. *Svend Pii* ank. Aarhus 16.11.
 s.s. *Soborg* ank. Newport Mon 25.11.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 28.11. til Manchester.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Fremantle 16.11.
 s.s. *Tanja* afg. Savona 25.11.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. Kobe 29.11.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Aarhus 29.11. til Scotland.
 s.s. *Tekla* ank. Antwerpen 10.11.
 s.s. *Tennessee* afg. Newcastle-on-Tyne 25.11. til Portland, Me.
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 19.11.
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 26.11. til Antwerpen.
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Aarhus 30.11.
 s.s. *Tove* afg. Goole 18.11. til Hamburg.
 s.s. *Tovelil*, Bang, pass. Mona Isl. 19.11.
 s.s. *Transporter* pass. Skagen 17.11. p. R. t. Burntisland.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Bergen 29.11.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 29.11. nordover.
 s.s. *Tula* afg. Antwerpen 21.11. til Casablanca.
 m.s. *Tunis* afg. Antwerpen 23.11. til Alexandria.

U

s.s. *Uffe* afg. Fredericia 29.11. til Kbhvn.
 s.s. *Ulla* afg. Rio de Janeiro 28.11.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Dunnet Hd. 25.10.
 s.s. *Uranienborg* ank. San Pedro 26.11.

V

s.s. *Valborg* pass. Gibraltar 20.11.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Methil 27.11.
 s.s. *Venus* ank. Summerside 16.11.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Delfzyl 17.11.
 s.s. *Viborg* ank. Tunis 26.11.
 s.s. *Viola* ank. Hamburg 24.11.
 s.s. *Virginia* ank. Buenos Aires 27.11.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Fremantle 26.11.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Nemours 22.11.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Blyth 26.11. til Kbhvn.

Y

s.s. *Yrsa* Værft i Frederikshavn til 1. December.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Capelle 29.11.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

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 » »**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmallegade 33
KØBENHAVNTlf. 12.432
12.267
12.732**Skibsproviantering**

Schiffahandler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15782 Amallegade 43.
Efter Kl. 6 Ordrup 3088 København K.
Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsfornödenheder

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**Det forenede Dampskibs-Selskab**

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

medlem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -
Brasilien - Nordafrika - Italien -
Spanien - Portugal - Frankrig -
Belgien - Tyskland - Storbritannien -
Island - Norge - Sverige - Danzig -
Lettland - Litauen - Estland -**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsdaglver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORETelefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
Mamdresch

Aalborg

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESFN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 30. November 1938.

Nr. 48.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

3415. Danmark. Bornholm. Hammer Odde Fyr forandret.

Hammer Odde Fyrs Karakter er ændret saaledes, at Blinklængden er forøget fra c. 0,1^s. til c. 0,25^s. Fyrkarakteren er nu: Hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.; Blink c. 0,25^s.; Mærke c. 2,25^s.; Blink c. 0,25^s.; Mærke c. 7,25^s. Samtidig er Lysevnen forøget fra 18 Sm til 21,5 Sm.

Hammer Odde Fyr: 55° 17' 53" N. 14° 46' 42" E.

(E. f. S. Nr. 46/3324 1938. Fyr-Port. Nr. 520.)

3416. (T). Danmark. Bornholm. Hasle Havn. Fyr midlertidig slukket.

Det røde, faste Fyr paa *W.-Molens Hoved* paa c. 55° 11',2 N. 14° 42',4 E. er indtil videre slukket.

3417. Sverige S.-Kyst. Indløbet til Karlskrona. Karlskrona angöringsboj. Taagesignalklokke atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 47/3186. Stockholm 1938.)

Taagesignalklokken paa *Lys- og Klokketønden Karlskrona angöringsboj* paa c. 56° 03' N. 15° 33' E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 44/3116 1938.)

3418. Finland. Bottniske Bugt. Nahkiainen Fyrskib inddraget for Vinteren.

(Telegram fra Lødskontoret i Oulu.)

Fyrskibet *Nahkiainen* paa c. 64° 36' N. 23° 51' E. er inddraget for Vinterperioden.

3419. Finland. Bottniske Bugt. Norra Gloppsten. Lys- og Klokketønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 32/840. Helsingfors 1938.)

Lys- og Klokketønden *Norra Gloppsten* paa c. 63° 10' N. 21° 03' E. er inddraget for Vinterperioden.

3420. (P). Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Santahamina (Sandhamn). Nyt Fyr tændes.
(U. f. s. Nr. 32/838. Helsingfors 1938.)
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa c. $60^{\circ} 08',_8$ N. $25^{\circ} 01',_8$ E. et nyt Fyr, der skal vise rødt Et-Blink hver 1^s , Blink $0,1^s$, Mørke $0,9^s$. Fyret kommer til at bestaa af en Fyrlanterne paa Betonfundament.
(Kort Nr. 276.)
3421. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Parrio. Oplysning om Fyr.
(U. f. s. Nr. 32/835. Helsingfors 1938.)
Det nye Parrio Fyr paa $60^{\circ} 27' 22''$ N. $27^{\circ} 42' 19''$ E. vises fra en hvid, otttekantet Fyrlanterne paa en 3 m høj Jernkonstruktion.
(E. f. S. Nr. 46/3262 1938.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

3422. Danmark. Sundet. Revshaleø E. Spærret Omraade. Afmærkning udlagt.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 42/3040 1938 meddeles, at den deri omtalte Bøjerække, der danner E.-Grænsen for et tildels frit Omraade E. for *Revshaleøen*, nu er udlagt. Bøjerækken bestaar af 4 røde Spidstønder, der er udlagt paa følgende Pladser:
a. $55^{\circ} 41' (42'')$ N. $12^{\circ} 37' (15'')$ E. c. $55^{\circ} 41' (31'')$ N. $12^{\circ} 37' (08'')$ E.
b. $55^{\circ} 41' (36'')$ N. $12^{\circ} 37' (12'')$ E. d. $55^{\circ} 41' (25'')$ N. $12^{\circ} 37' (05'')$ E.
(E. f. S. Nr. 42/3040 1938. Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 76 og 275. Havnelods, Side 119. Søm.Fort. Side 43, Nr. 4 a.)
3423. Danmark. Sundet. Flinterenden. Søndre-Flint SE. Klokketønde inddraget.
Klokketønden *Søndre Flint SE*. paa c. $55^{\circ} 36'$ N. $12^{\circ} 50'$ E. er inddraget.
(Fyr-Fort. Nr. 317.)
3424. (T). Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Fyr midlertidig forandret.
Mullerup Vinkelfyr paa S.-Molens Hoved paa c. $55^{\circ} 29',_6$ N. $11^{\circ} 10',_7$ E. viser indtil videre fast Lys.
3425. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Afmærkning i Uorden.
Afmærkningen i *Klørdyb* er for Tiden i Uorden, men vil atter blive bragt i Orden, naar Vejrforholdene tillader det.
c. $54^{\circ} 51'$ N. $10^{\circ} 33'$ E.
3426. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Avernakø—Bjørnø—Fyn. Telefonkabel udlagt.
Mellem NE.-Spidsen af *Avernakø* ($55^{\circ} 02' (21'')$ N. $10^{\circ} 15' (19'')$ E.) og SE.-Spidsen af *Bjørnø* ($55^{\circ} 03' (12'')$ N. $10^{\circ} 16' (09'')$ E.) og videre til *Hanseodde* paa *Fyn* ($55^{\circ} 04' (00'')$ N. $10^{\circ} 18' (06'')$ E.) er udlagt et Telefonkabel.
Landingsstederne er paa *Avernakø* og *Hanseodde* afmærket med et Sæt almindelige Kabelbaaker.
Landingsstedet paa *Bjørnø* er afmærket med et Sæt Stangbaaker, Bagbaaken med Trekant med Spidsen nedad og Forbaaken med Trekant med Spidsen opad.
(Kort Nr. 297, 319, 241 og 279. Danske Lods. Side 551.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3427. Danmark. Indløbet til Isøfjord. Rørvig E. Vesterløb. Sømærker inddraget for Vinteren.
De to hvide Stumpstønder paa E.-Siden af *Vesterløb* paa henholdsvis $55^{\circ} 57' (07'')$ N. $11^{\circ} 48' (31'')$ E. og $55^{\circ} 56' (57'')$ N. $11^{\circ} 48' (21'')$ E. er inddraget for Vinterperioden.
(E. f. S. Nr. 12/846 1938.)

- 3428. (T). Danmark. Isefjord. Lystønden Lysegrund E. midlertidig slukket.**
Lystønden *Lysegrund E.* paa c. 55° 49' N. 11° 47' E. er for Tiden slukket, men vil atter blive tændt, naar Forholdene tillader det.
- 3429. Danmark. Kattegat. Als Odde ENE. Drivende Vraggods.**
Den 26. November 1938 Kl. 1200 G. M. T. er drivende Vraggods observeret paa c. 56° 44',₂ N. 10° 31',₀ E., c. 2½ Sm N.t.E. for *Mariager Fjord* Fløjtetønde.
- 3430. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr og Bifyr. Lysevne atter normal.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 46/3270 1938 meddeles, at de deri omtalte Forsøg med Lamper ved *Hals Barre Fyr* og *Hals Barre Bifyr* nu er afsluttet, og at de nævnte Fyr atter lyser normalt.
c. 56° 57' N. 10° 26' E.
(E. f. S. Nr. 46/3270 1938.)
- 3431. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn Red. Klokketønde forsvundet.**
Klokketønden *Frederikshavn* paa c. 57° 25' N. 10° 36' E. er forsvundet.
- 3432. (T). Danmark. Kattegat. Skagens Rev NE. Sømærke i Uorden.**
Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Skagens Rev NE.*, paa 57° 45' (20") N. 10° 42' (54") E. har mistet Stage og Koste. Sømærket vil blive bragt i Orden, saasnart Vejrforholdene tillader det.
- 3433. Danmark. Limfjorden. Aalborg. Oplysning om gamle Jernbanebro.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/944 1938 meddeles, at Overbygningen for den gamle Jernbanebro nu er fjernet, ligesom den af den gamle Bros Piller, der stod nærmest ved Gennemsejlingen for den nye Klappbro er fjernet til en Dybde af 8 m.
Den fjernede Bropille: 57° 03' (31") N. 9° 54' (50") E.
(E. f. S. Nr. 13/944 1938. Kort Nr. 271 og 259. Havnelods, Side 25, Tillæg Nr. 1, Side 2.)
- 3434. (T). Danmark. Limfjorden. Vilsund. Vrag.**
I *Vilsund* er ud for en Anlægsbro paa *Mors*, c. 500 m SE. for Færgebroen sunket en 22½ m høj Jernrambuk paa 2 Pontoner. Et Bræt paa Rambukken rager c. ½ m over Vandet. Rambukken er afmærket med en klar Lanterne.
56° 52' (54") N. 8° 38' (26") E.
- 3435. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn. Lystønde drevet fra Station.**
Nedennævnte Lystønde er ikke paa Plads:
Sølhundeholm Løb B.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3436. Rusland. Hvide Hav. Gorlo. Oplysning om Dybder.**
(N. t. M. Nr. 2484. London 1938.)
Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Cape Voronov Fyr*, der er beliggende paa c. 66° 31' N. 42° 17' E.:
- | | | | | | |
|----|-------|---|--------|---|-------|
| a. | 3,7 m | — | 6,3 Sm | — | 277°. |
| b. | 5,5 m | — | 6,2 Sm | — | 270°. |
| c. | 5,5 m | — | 6,2 Sm | — | 263°. |
| d. | 7,3 m | — | 6,8 Sm | — | 278°. |
| e. | 2,3 m | — | 8,3 Sm | — | 284°. |
- 3437. Nordsøen. Horns Rev Fyrskib SW. Drivende Vrag.**
(Telegram fra Blaa vand Radio.)
Den 28. November 1938 Kl. 1330 er observeret det drivende Vrag af Themslægteren *Cetus* paa c. 55° 01' N. 5° 51' E., c. 63 Sm SW. for *Horns Rev Fyrskib*.

3438. (T). Danmark. Hanstholm. Mole og Havnefyr ødelagt.
Den yderste Del af *Hanstholm* Havnemole med det derpaa staaende Fyr er skyllet i Havet, saaledes at Havnemolen foreløbig vil være uden Fyrbelysning.
57° 07' (39") N. 8° 35' (39") E.
(E. f. S. Nr. 46/3279 1938.)
3439. (T). Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.
Annuleret.
3440. (T). Danmark. Horns Rev. Lystønden Søren Bovbjergs Dyb N. drevet fra Station.
Annuleret.
3441. (T). Danmark. Graadyb. Sædenstrand Forfyr midlertidig forandret.
Annuleret.
3442. Belgien. Zeebrugge. Taagesignal forandret.
(N. t. M. Nr. 2167. London 1938.)
Taagesirenen paa Molehovedet paa c. 51° 21' N. 3° 12' E. er erstattet med en Nautofon, der giver 4 Stød hver 1^m.
(Kort Nr. 264.)
3443. Belgien. Nieuport. Fyrbelysning forandret. Taagesignal oprettet.
(N. f. S. Nr. 41/4330. Berlin 1938.)
1. Det røde, faste Fyr paa c. 51° 09',₅ N. 2° 43',₀ E. paa Hovedet af E.-Molen er forandret til at vise hvidt og rødt, fast Lys. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 5 Sm. Hvid Taarnbaake. Fyret lyser, som følger:
a. Rødt i Pejl. fra 207° til 72°. b. Hvidt i Pejl. fra 117° til 162°.
2. Det grønne, faste Fyr paa c. 51° 09',₄ N. 2° 42',₀ E. paa Hovedet af W.-Molen er forandret til at vise hvidt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 5 Sm. Hvid Taarnbaake. Fyret lyser, som følger:
a. Grønt i Pejl. fra 190° til 55°. b. Hvidt i Pejl. fra 100° til 145°.
3. Paa E.-Molen er oprettet et Taagesignal med elektrisk Membransender, en Gruppe paa 3 Toner (Bogstavet K) hver 30^s, Tone 2^s, Pause 1,5^s, Tone 0,6^s, Pause 1,5^s, Tone 2^s, Pause 22,4^s.
4. Taagesignalet paa W.-Molen er nedlagt.
(Kort Nr. 264.)
3444. Belgien. Dyck Lystønde genudlagt.
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 23. November 1938.)
Den røde Lystønde *Dyck* paa 51° 21' 30" N. 2° 30' 25" E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 45/3210 1938.)
3445. (T). Belgien. West Hinder Fyrskib midlertidig ombyttet.
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 25. November 1938.)
Fyrskibet *West Hinder* paa c. 51° 23' N. 2° 26' E. er midlertidig ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s, Lys 7^s, Mærke 3^s.
En Lodsbaad opholder sig tæt udenfor Lystønden.
3446. England. Outer Dowsing Fyrskib genudlagt.
(N. t. M. Nr. 2503. London 1938.)
Fyrskibet *Outer Dowsing* paa c. 53° 34' N. 0° 59' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 27/2027 1938.)
3447. England. Tees Floden Indløb. Ledefyr forandret.
(N. t. M. Nr. 2504. London 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 44/3143 1938 meddeles, at:
1. Et nyt Forfyr *Fifth Buoy* er opført c. 36½ m 301° fra det tidligere Forfyr og 335 m 274° fra *Sixth Buoy* Fyr. Fyrkarakteren er uforandret. Hvidt Taarn med røde Bælter paa sort Fundament.

2. Et nyt Bagfyr *Seal Sand* er opført c. $36\frac{1}{2}$ m W. for det tidligere Bagfyr og $281\frac{1}{2}$ m 210° fra (1). Fyrkarakteren er uforandret. Hvidt Taarn med røde Bælter paa sort Fundament.

De under (1) og (2) nævnte Fyr er overet i Pejling 210° .

3. De gamle Fyrtaarne er under Nedrivning.

c. $54^\circ 37\frac{1}{2}'$ N. $1^\circ 09\frac{1}{2}'$ W.

(E. f. S. Nr. 44/3143 1938.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

3448. England S.-Kyst. Portsmouth Harbour. Lys- og Klokketønde genudlagt.

(N. t. M. Nr. 2492. London 1938.)

Lys- og Klokketønden *Spit Refuge* paa c. $50^\circ 46'$ N. $1^\circ 05'$ W. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 40/2881 1938.)

3449. England S.-Kyst. Poole Harbour. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2516. London 1938.)

Paa c. $50^\circ 40'$ N. $1^\circ 56'$ W., 30 m 146° fra Yderenden af *Training Bank*, er tændt et nyt Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 6 m. Duc d'Albe.

De to røde, faste Fyr lodret for hinanden, der midlertidig har været tændt, er nedlagt.

(E. f. S. Nr. 4/251 1938.)

3450. (T). England S.-Kyst. Brixham Roads. Uren Grund.

(N. t. M. Nr. 2534. London 1938.)

Uren Grund med Dybder paa $8,5$ m findes indenfor et Omraade med en Radius af $0,1$ Sm og Centrum paa c. $50^\circ 25'$ N. $3^\circ 30'$ W., $1,02$ Sm 324° fra *Berry Head* Fyr.

3451. England W.-Kyst. Wales. Swansea Bugt. Green Grounds. Grund.

(N. t. M. Nr. 2505. London 1938.)

En Grund med en Dybde af $3,2$ m er fundet paa c. $51^\circ 35'$ N. $3^\circ 55'$ W., $2,15$ Sm 60° fra *Mumbles* Fyr med Gruppe-Formærkelser.

3452. England W.-Kyst. Morecambe Bugt. Lune Fyr- og Klokkebaad genudlagt.

(N. t. M. Nr. 2513. London 1938.)

Lune Fyr- og Klokkebaad paa c. $53^\circ 57'$ N. $3^\circ 08'$ W. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 44/3149 1938.)

3453. (T). Skotland W.-Kyst. Mull of Galloway N. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 2469. London 1938.)

Et Vrag ligger sunket paa c. $54^\circ 39'$ N. $4^\circ 52'$ W., $0,9$ Sm 350° fra *Mull of Galloway* Fyr. En Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, er udlagt $0,1$ Sm 81° fra Vraget.

3454. Irland S.-Kyst. Helvick. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2499. London 1938.)

Helvick Fyr paa c. $52^\circ 03'$ N. $7^\circ 33'$ W. paa Hovedet af Bølgebryderen er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formærkelser til at vise hvidt, fast Lys.

3455. Irland S.-Kyst. Dungarvan Harbour. Oplysning om Fyr, Afmærkning m. m.

(N. t. M. Nr. 2499. London 1938.)

1. To nye, hvide, faste Ledefyr er tændt, som følger:

Forfyret $0,745$ Sm 301° fra *Ballinacourty Point* Fyr, der er beliggende paa c. $52^\circ 05'$ N. $7^\circ 33'$ W.

Bagfyret $0,715$ Sm 303° fra ovennævnte Fyr.

Fyrene er ubevogtet.

2. De to Ledefyr c. 0,1 Sm S. for det i (1) nævnte Forfyr er nedlagt.
3. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt 0,91 Sm 289° fra *Ballinacourty Point* Fyr.
4. Lystønden c. 1,25 Sm 277° fra *Ballinacourty Point* Fyr er ombyttet med en sort Stumptønde.
5. Banken mellem Punkterne 0,9 Sm 285° og 0,83 Sm 284° fra *Ballinacourty Point* Fyr har udvidet sig NE. efter.

3456. Irland E.-Kyst. Liffey Floden. Uddybningsarbejder sluttet.

- (N. t. M. Nr. 2518. London 1938.)
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/953 1938 meddeles, at de deri omtalte Uddybningsarbejder er tilendebragt.
 c. 53° 21' N. 6° 11' W.
 (E. f. S. Nr. 13/953 1938.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3457. Spanien N.-Kyst. Puerto de Vega. Punta Lama Fyr. Oplysning om Beliggenhed.

- (A. a. l. N. Nr. 23/470. San Fernando 1938.)
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 44/3153 1938 meddeles, at Pladsen for *Punta Lama* Fyr er c. 43° 34' N. 6° 38',7 W.
 (E. f. S. Nr. 44/3153 1938.)

3458. Marokko. Wadi Sbu. Fyr atter tændt.

- (N. t. M. Nr. 2507. London 1938.)
 Fyret paa Hovedet af den N.-lige Bølgebryder paa c. 34° 16' N. 6° 41' W. er atter tændt.
 (E. f. S. Nr. 19/1441 1938.)

3459. Cape Breton Island. Sydney Harbour. Flat Point. Oplysning om Fyr.

- (N. t. M. Nr. 46/3222. Washington 1938.)
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 40/2892 1938 meddeles, at det deri nævnte midlertidige Fyr er slukket og erstattet med et nyt Fyr, der viser den tidligere Fyrkarakter, hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s. Det nye Fyrtaarn, der bestaar af et hvidt, ottekantet Taarn med rød Fyrlanterne, er opført 73 m 221° fra det gamle Fyrtaarns Plads. Flammens Højde er nu 24 m.
 c. 46° 16' N. 60° 08' W.
 (E. f. S. Nr. 40/2892 1938.)

3460. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Taagesignaler forandret.

- (N. t. M. Nr. 2494. London 1938.)
 Taagesignalerne ved nedennævnte Taagesignalstationer afgives nu med Nautofon. Karakteren er uforandret:

- a. *Petit Manan Island* Fyr. c. 44° 22' N. 67° 52' W.
- b. *Mount Desert Rock* Fyr. c. 43° 58' N. 68° 08' W.
- c. *Two Bush Island* Fyr. c. 43° 58' N. 69° 04' W.
- d. *Whitehead Island* Fyr. c. 43° 59' N. 69° 07' W.
- e. *Monhegan Island* Fyr. c. 43° 46' N. 69° 19' W.
- f. *Halfway Rock* Fyr. c. 43° 39' N. 70° 02' W.
- g. *Portland* Fyrskib. c. 43° 32' N. 70° 06' W.
- h. *Isles of Shoals* Fyr. c. 42° 58' N. 70° 37' W.

- 3461. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Ann. Annisquan Fyr.**
Taagesignal forandret.
 (N. t. M. Nr. 2494. London 1938.)
 Taagesignalet ved *Annisquan* Fyr paa c. 42° 40' N. 70° 41' W. afgives nu med Sirene. Karakteren er uforandret.
- 3462. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Taagesignaler forandret.**
 (N. t. M. Nr. 2494 og 2512. London 1938.)
 Taagesignalerne i nedennævnte Fyrskibe afgives nu med Nautofon. Karakteren er uforandret:
 a. *Pollock Rip.* c. 41° 36' N. 69° 51' W.
 b. *Handkerchief.* c. 41° 29' N. 70° 04' W.
 c. *Cross Rip.* c. 41° 27' N. 70° 17' W.
 d. *Hen and Chickens.* c. 41° 27' N. 71° 01' W.
- 3463. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Stone Horse Shoal Fyrskib.**
Taagesignal forandret.
 (N. t. M. Nr. 2494. London 1938.)
 Taagesignalet i *Stone Horse Shoal* Fyrskib paa c. 41° 33' N. 69° 59' W. afgives nu med Diafon. Karakteren er uforandret.
- 3464. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Taagesignaler forandret.**
 (N. t. M. Nr. 2512. London 1938.)
 Taagesignalerne ved nedennævnte Fyr afgives nu med Nautofon. Karakteren er uforandret:
 a. *Sakonnet Point.* c. 41° 27' N. 71° 12' W.
 b. *Warwick Neck.* c. 41° 40' N. 71° 23' W.
 c. *Point Judith.* c. 41° 22' N. 71° 29' W.
- 3465. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Point Judith Jetty. Fyr forandret.**
 (N. t. M. Nr. 2512. London 1938.)
 Fyret paa Yderenden af *Point Judith Jetty* c. 0,5 Sm W. for *Point Judith* Fyr, der er beliggende paa c. 41° 22' N. 71° 29' W., er forandret fra at vise hvidt Lys til at vise rødt Et-Blink.
- 3466. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. New Haven Harbour. Taagesignal atter i Virksomhed.**
 (N. t. M. Nr. 45/3157. Washington 1938.)
 Taagesignalet ved *Sandy Point* Bølgebryder Fyr paa c. 41° 16' N. 72° 55' W. er atter i Virksomhed.
 (E. f. S. Nr. 45/3227 1938.)
- 3467. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island. Shagwong Reef. Lys- og Klokketønde forandret.**
 (N. t. M. Nr. 2529. London 1938.)
Shagwong Reef Lys- og Klokketønde paa c. 41° 07' N. 71° 55' W. er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s.
- 3468. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Patapsco Floden Indløb. Afmærkning forandret.**
 (N. t. M. Nr. 2528. London 1938.)
 Klokketønden paa c. 39° 09' N. 76° 21' W., c. 2,6 Sm 88° fra *Seven Foot Knoll* Fyr, er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde „Nr. 2“, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s.

3469. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Point No Point Fyr. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 45/3161. Washington 1938.)

Taagesignalet ved *Point No Point Fyr* paa c. 38° 08' N. 76° 17' W. er forandret til Et-Stød hver 15^s, Stød 1,5^s, Pause 13,5^s. Hvis Taagehornet kommer i Uorden gives Taagesignal med Klokke, Grupper af To-Slag hver 15^s.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**3470. Peru. Salavorry. Radiofyr oprettet.**

(N. t. M. Nr. 2527. London 1938.)

Paa c. 8° 14' S. 78° 57' W., 0,4 Sm 65° fra Fyret paa Pieren, er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: 270 kc/s (1111 m). Signalet er:

3 Prikker, hver af 0,3^s. Varighed efterfulgt af en Pause paa 3,8^s.

Signalet afgives uafbrudt hver 4,5^s.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**3471. Tyrkiet. Marmarahavet. Samanlidéré. Fyr tændt.**

(A. a. N. Nr. 77. Istanbul 1938.)

Paa Yderenden af *Samanlidéré Mole*, i Nærheden af *Yalova* er paa 40° 39' 45" N. 29° 15' 00" E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 4 Sm. Et hvidt Taarn af Form som en afstumpet Pyramide.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**3472. Ceylon N.-Kyst. Point Pedro Shoal. Oplysning om Dybder.**

(N. t. M. Nr. 2486. London 1938.)

Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Point Pedro Fyr*, der er beliggende paa c. 9° 50' N. 80° 15' E.:

a. 5,5 m — 6,0 Sm 14°.	e. 5,0 m — 4,6 Sm 80°.
b. 5,0 m — 4,0 Sm 40°.	f. 1,8 m — 5,9 Sm 102°.
c. 5,0 m — 3,8 Sm 51°.	g. 2,7 m — 6,2 Sm 108°.
d. 4,0 m — 4,4 Sm 75°.	

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**3473. W.-Australien. Busselton Harbour. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 2523. London 1938.)

Fyret paa *Molchovedet* paa c. 33° 37' S. 115° 20' E. er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2^s. Synsvidde: 7 Sm.

- 3474. Australien N.-Kyst. Port Darwin. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2500. London 1938.)
Fyret paa Hovedet af Pieren paa c. 12° 28' S. 130° 51' E., c. 0,3 Sm 71° fra *Fort Point* Fyr, er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise grønt, fast Lys.
- 3475. Australien. Queensland. Cook (Cooktown) Harbour. Dybde i Ledelinie.**
(N. t. M. Nr. 2462. London 1938.)
Dybden i Ledelinien er for Tiden 4,0 m. c. 15° 28' S. 145° 15' E., 64 m 286° fra Yderenden af *Harbour Master's Pier*.
- 3476. Australien. New South Wales. Newcastle Harbour. Grund.**
(N. t. M. Nr. 2524. London 1938.)
En Grund med 6,7 m Vand er fundet paa c. 32° 55' S. 151° 47' E., 0,36 Sm 283° fra det røde, faste Fyr paa Inderenden af den S.-lige Ledevæg.
- 3477. New Zealand. South Island. Otago Harbour. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2525. London 1938.)
Paa den røde Pælebaake paa 45° 46' (45") S. 170° 43' (05") E. er tændt et nyt Fyr, der viser rødt, fast Lys.
- 3478. (T). New Zealand. Stewart Island. Akers Point. Fyr midlertidig slukket.**
(N. t. M. Nr. 2528. London 1938.)
Fyret paa c. 46° 54' S. 168° 11' E. er slukket indtil videre.

Tillæg.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 3479. Danmark. Sundet. Køge Bugt N.-lige Del. Fast Kapsejladsmærke inddraget for Vinteren.**
Den sorte Bøje med Stage og sort, firkantet Topbetegnelse paa 55° 33' (36") N. 12° 26' (00") E. er inddraget for Vinterperioden.
(E. f. S. Nr. 20/1503 1938.)
- 3480. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Lillegrund W. Sømærke i Uorden.**
Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Lillegrund W.*, paa 55° 03' (23") N. 10° 14' (19") E. mangler Topbetegnelsen.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3481. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Tilsanding.**
En Sandrevle har dannet sig tværs paa Sejløbet c. 25 m fra Brohovedet. Dybden paa Revlen er c. 2,5 m. En Oprensning af Sejløbet vil snarest finde Sted.
c. 55° 51',8 N. 10° 33',2 E.
(Havnelods, Side 190.)

3482. (P). Danmark. Skagerrak. Indsejlingen til Hirtshals Havn. Afmærkning forandres.

Saasart Vejrforholdene tillader det, vil følgende Forandringer finde Sted i Afmærkningen ved Indsejlingen til *Hirtshals* Havn:

1. Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost 230 m 348° fra Læmolens Hoved flyttes ind paa mindre Vanddybde, c. 5½ m, omtrent i Forkængelse af den inderste Del af Læmolen og c. 120 m fra Læmolens Hoved.

2. Den hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost 500 m 6° fra E.-lige Molehoved ombyttes med en hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste.

3. Den hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste 270 m 6° fra E.-lige Molehoved ombyttes med en hvid Stumptønde med 1 nedadvendt Kost.

Hirtshals Havn: c. 57° 35',₆ N. 9° 57',₇ E.

(E. f. S. Nr. 27/2020 1933. Kort Nr. 236. Danske Lods, Side 123, Tillæg Nr. 3, Side 22, Havnelods, Side 92, Tillæg Nr. 1, Side 12. Søm.-Fort., Side 19, Nr. 8 A.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

MED **Brown**

**GYRO
KOMPAS
OG
AUTOMATISK
STYRING**

OPNAAS
**NØJAGTIGHED
SIKKERHED
BESPARELSE**

AGENTER FOR DANMARK:
IVER C. WEILBACH & CO.
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER**

FRA
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT
WERK FRIEDRICHSORT

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**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENSTELGR.-ADR. „SHIPPING“, — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 400.

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Marlaget

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108, 408 & 618

ESBJERG

C. BREINHOLT

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

SVENDBORG

**J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING***(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)***ESBJERG**Telgr.-Adr.
»Lauritzen«Telefon: 3
» 822**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.

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

A. E. SØRENSEN

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORGTELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.TLGR. ADR.
SCHULTZ

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen*(C. HOLMS EFTERF.)*

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 49

TORS DAG 8. DECEMBER 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANSK SKIBSBYGNING OG ENGLAND

Lloyds List har forleden bragt en ledende Artikel Lom, at danske Værfter har Ordre paa 55 Skibe paa ca. 1/2 Million Tons d. v. mens den højeste danske Produktion før Krigen var 40.000 Tons. Bladet siger endvidere, at ligesom Sverige har Danmark en Skibsbygningsindustri, som er vokset hurtigere end Landets egen Handelsflaade.

»Det er ikke Tilfældet i Norge,« hedder det i en Kommentar i »Norges Handels- og Sjøfartstidende«, og det er norske Redere, der først og fremmest bygger i Sverige og Danmark. Danmark har erhvervet Kontrakter paa Bekostning af britiske Værftsinteresser, hedder det videre, »og ved Tyne Clyde og andre britiske Skibsbygningscentre har det endog været antydnet, at man skulde gaa til aktiv Protest ved at nægte at købe dansk Smør, Æg og Bacon!«

Der peges endvidere paa, at Danmark har Fordel ved en Valutadepreciering, og at man ikke har saa store Skatter i Danmark, da man ikke har Oprustningens Byrde og endelig, at Arbejdslønnen ikke er saa stor som i England.

Der vilde være god Grund til at imødegaa disse forkerte Paastande, hvis det ikke allerede var gjort — og saa omgaaende som muligt, nemlig i selve den Pjece, der er den umiddelbare Aarsag til Omtalen, en iøvrigt velment Pjece »Denmark revisited«, udsendt af Economic League i London og skrevet af dennes Direktør Mr. J. Baker White. Den er fuld af Velvilje overfor Danmark, men som altid ved Udsendelsen af denne Art Tryksager undgaas det ikke, at der indsniger sig visse Misforstaaelser. Disse Misforstaaelser er imidlertid som sagt blevet berigtiget i selve Bogen gennem et Indlæg, vi bringer nedenfor.

Lad os til en Begyndelse blot fastslaa følgende:

England købte fra Danmark og solgte til Danmark i de nedenfor nævnte Aar:

	Købt fra Danmark	Solgt til Danmark
1933	£ 35.428.000	£ 11.797.000
1934	£ 32.875.000	£ 13.354.000
1935	£ 32.037.000	£ 14.947.000
1936	£ 33.224.000	£ 14.947.000
1937	£ 36.551.000	£ 16.881.000

Som man vil se, er der meget lille Forandring i de engelske Købs Størrelse, hvorimod de danske Køb bestandig er steget og i Løbet af de fem Aar fra 11 til 16 Millioner £.

I Mr. Baker White's Piece omtales dansk Skibsbygning naturligvis ogsaa, og her fremsættes, efter Mr. Baker White's Oplysninger om Devaluering, om Arbejds løn, om Skatter o. s. v., følgende korrigerende Bemærkninger:

Dansk Skibsbygning har i en længere Aarrække indtaget en ret fremskudt Plads i Verdensskibsbygningen og var saaledes i Aarene 1928—31—34 og 35 efter Lloyds Statistik Nr. 4 i Verden, beregnet efter bygget Bruttotonnage, men Danmark er i de sidste to Aar relativt gaaet lidt tilbage og var i 1937 efter samme Statistik kun Nr. 7 og bliver antagelig i 1938 Nr. 8, idet enkelte andre Lande er gaaet stærkere frem. England har stadig indtaget den førende Plads, men relativt er Lande som Tyskland, Japan, Holland og Sverige gaaet stærkere frem.

Der beskæftiges ved de danske Skibsværfter for Tiden ca. 14.000 Mand mod ca. 12.000 Mand i 1936, og Byggebeddingerne er ret godt optaget, men det maa her erindres, at der i Danmark nu kun findes ca. 20 Beddinger til Bygning af Skibe over 1000 B. R. T., mens der i 1920 tilsvarende var ca. 38 Byggebeddinger, idet de fleste af de Værfter, som blev bygget under og umiddelbart efter Verdenskrigen, senere er nedlagt og Værfts anlægene realiseret.

Det er rigtigt, at der i engelske Skibsbygningskredse hersker en vis Betænkelighed ved, at engelsk Skibsbygning relativt bygger en mindre Andel af Verdens-tonnagen end tidligere, men det er forkert i denne Forbindelse at hefte sig ved Konkurrencen fra dansk Skibsbygning, da de danske Skibsværfters Produktion paa Verdensmarkedet kun er relativt lille, og Produktionen i de sidste to Aar har været noget mindre end i 1928—1930, hvor den var ca. 140.000 Tons, og den Fremgang dansk Skibsbygning har haft siden det meget lave Aar 1932 med ca. 25.000 Tons, svarer relativt kun til den almindelige Fremgang i Verdensskibsbygningen.

Tager man den skandinaviske Skibsbygning under eet, er Tonnagen af de Skibe, der bygges til Rederier udenfor Skandinavien, sikkert mindre end den Tonnage, skandinaviske Redere har kontraheret ved Værfter uden for Skandinavien, og de 3—4 Skibe der i Aar af engelske Redere undtagelsesvis er kontraheret i Skandinavien, har i England vakt en Opsigt, som vi har Vanskelighed ved at forstaa, da de skandinaviske Redere jo ogsaa lader Skibe bygge ved engelske Værfter.

Med Hensyn til Udtalelsen om lavere Arbejds løn i Danmark, maa der her foreligge en Misforstaaelse, da Gennemsnitsfortjenesten ved danske og engelske Værfter er næsten den samme, f. Eks. tjener Skibsbyggere incl. Hjælpere, Maskinarbejdere, Snedkere og Tømrere i Gennemsnit paa Akkord og Timeløn Kr. 1.70 pr. Time med 48 Timers Arbejdsuge, og efter de Oplysninger, vi har, er Gennemsnitsfortjenesten for de tilsvarende Folk i England praktisk talt den samme.

Dansk Skibsbygning arbejder saaledes med ret høje Lønninger og er fuldt ud »free trade«, der ikke faar Subventioner under nogen Form, men som selv maa opretholde sin Konkurrenceevne. Materialerne produceres ikke her i Landet, men købes fra engelske og kontinentale Staalværker til Verdensmarkedspriser, ligesom en stor Del af Udrustningen til Skibene, saasom Ankere, Kæder, Ventilatorer, Pumper, Sanitetsartikler o. s. v. købes udefra særlig fra England. En Udtalelse om, at Forholdet mellem Danmark og England i 1931 ændredes 23 pCt. i konkurrencemæssig Henseende ved at Kronen overfor £ blev devalueret fra 18.20 til 22.40 er derfor helt forkert, idet Kroneværdien praktisk talt er uden Indflydelse paa Konkurrenceforholdet. Materialet, som er langt den største Del af Værdien i et Skib, købes af de danske Værfter paa Verdensmarkedet i £ og Arbejds lønnen er som anført i Guld værdi meget nær den samme som i England, saaledes at de engelske og danske Værfter med Hensyn til Materiale og Løn, der er det afgørende Punkt i Konkurrenceforholdet, arbejder under lige Vilkaar.

De danske Skibsværfter er stadig af den Anskuelse, at det vil være bedst at bevare Skibsbygningen som

en fri Trade uden Subvention eller anden Statsstøtte, og de forstaaer ikke den Stemning, der i visse Kresse i England er for Subvention til Skibsbygningen. Det er beklageligt, at der i engelske Blade fremkommer Udtalelser — rent bortset fra Truslerne — om at man daarligt kan tro, at Lønninger og Materialepriser er de samme i Danmark og i England, naar det er en Kendsgerning, at de er det. En Sandhed kan aabenbart ikke fastslaaes til nok.

Undersøger man efter Lloyds Oplysninger, hvad der i de sidste 5 Aar er bygget ved danske Værfter for engelske Rederier, viser det sig, at der ialt kun er bygget 7 Skibe, hvoraf de 6 er Tankskibe, kontraheret af de store internationale Olieselskaber, men under engelsk Flag. I Ordre er 5 Skibe, som kommer til Aflevering i Løbet af 1939 og 1940.

Det er beklageligt, at der paa Basis af velmenende Betragtninger, der tilmed for Misforstaaelsernes Vedkommende omgaaende dementeres, kan udvikle sig en Polemik, der kun kan være til Skade for dansk Skibsbygning som for Danmark i sin Helhed, idet Billedet af de virkelige Forhold fortregnes. Kendsgerningerne ligger i selve den korrigerende Redegørelse og saa i det ovennævnte Faktum, at det er andre Lande end England, der er Bestillere i større Stil paa de danske Skibsværfter.

ENGLANDS OG TYSKLANDS UDENRIGS- HANDELSKAMPAGNE

Den engelske Minister for Oversøisk Handel, Hudson erklærer, at det vilde være fejlagtigt at antage, at hans Erklæring i Underhuset, hvori han tog til Orde for en Modoffensiv mod Tysklands Udenrigshandels-Kampagne paa nogen som helst Maade var i Modstrid med Premierminister Chamberlains Fredeliggørelses-Politik. Hans Udtalelser var ikke et Angreb, men en Appel til Fornuften. Naar han i sine Erklæringer i Parlamentet kun havde nævnt Sydøsteuropa, skyldtes dette Mangel paa Tid. Han havde i Virkeligheden ment hele Verden. Han anerkendte Tysklands berettigede økonomiske Interesser i Sydøsteuropa og havde kun udtalt sig mod Anvendelsen af illoyale Handels- og Finansmetoder.

Videre i sin Udtalelse opfordrer Hudson indtrængende de britiske Eksportører til at slutte sig sammen og anvende en egen Kampfond til Regulering af Priserne. Han forsikrer, at Regeringen vil støtte Eksportørerne paa bedste Maade, men de maatte være klar over, at de stod overfor en ny Situation og maatte udvikle helt nye Metoder.

Overfor en Repræsentant for »Daily Telegraph« udtalte Hudson, at en Handelskrig med Tyskland ikke var Maalet, undtagen hvis der ikke fandtes andre Veje. Hvad der ønskedes, var en Handelsoverenskomst med Tyskland paa et retfærdigt Grundlag. En saadan Overenskomst kunde udvides saaledes, at ogsaa andre Nationer kunde slutte sig dertil.

»Börsen-Zeitung« skriver i Anledning af Hudsons Tale: Hudson har gjort den engelske Industri en daarlig Tjeneste. Industriens Interesser er af en hel anden Art. Man maa desuden rejse det Spørgsmaal, om det er den engelske Minister ukendt, at der er Forberedelser i Gang til Forhandlinger mellem tyske og engelske industridrivende med det Formaal at afgrænse de to Landes Interesser paa de fremmede Markeder. Det tyske Erhvervsliv, som udgør et sluttet Hele, kan afvente den videre Udvikling i Ro.

Hvorom alting er, det er højst uheldigt om der nu ud af denne Debat skulde udvikle sig en almindelig tysk-engelsk Handelskrig. Men der er alle mulige Chancer for den. Den Underbudspolitik det vil medføre, kan kun være til Skade for de mindre Lande — for deres Handel og Skibsfart og hele Forbindelse med Udlandet.

LÆREN FRA FRANKRIG

Alle Lande vil kunne drage Lære af den franske Regerings faste Holdning i sidste Uge overfor Truslen om Generalstrejke o. s. v. Det er en dristig, men sikkert klog Politik, Daladier fører og rimeligvis den eneste, der vil kunne redde Frankrig fra at blive Offer for en eller anden Form for Diktatur, hvad enten dette nu blev kommunistisk eller fascistisk-nazistisk. Begge Dele er — sikkert i lige høj Grad — den gode franske Borger som den gode Borger overalt i Europa inderligt imod.

Daladiers faste Holdning har faktisk bragt Frankrig det første Skridt fremad i den svære Prøvetid, Landet i Øjeblikket oplever. Ministeriet Daladier vandt en afgjort Sejr over de yderliggaaende Ledere af det franske Arbejderforbund, der havde faaet gennemtrunnet Kravet om Afholdelsen af en Generalstrejke paa en Dag som Protest imod de Dekreter om Ændring i Overarbejdstidsforholdene, der er et Led i Paul Reynaud's Saneringsprogram. Regeringen maatte træffe omfattende Foranstaltninger og gennemføre dem med fast Vilje for at afværge det planlagte Forsøg fra en enkelt Befolkningsklasse paa at vise sin Magt over Landets lovlige Regering.

Regeringens Fasthed og Arbejdernes Besindighed har tilsammen reddet Frankrig. De yderliggaaende Elementer har mistet Taget og Regeringen Daladier har med sin Sejr over Strejkens Fædre faaet en Chance til at føre sin Saneringspolitik igennem. Hertil kræves imidlertid ikke alene Fasthed, men ogsaa Takt, med Hensyntagen til samtlige Befolkningsgrupper. Fra Reynaud's Side er det bestandigt blevet understreget, at Regeringen ikke er arbejderfjendtlig, — saaledes som Fagforbundene har paastaet —, men at den tværtimod er klar over, at en Genrejsning af Frankrigs Erhvervsliv kun lader sig gennemføre ved Tillid og Samarbejde, hvor hver Gruppe er villig til at bringe Ofre.

Vil der udaf de sidste franske Begivenheder kunne skabes roligere indre Forhold er meget naaet, og den Lære, vi kan drage deraf, meget værd. Vil den resultere i den nødvendige Samarbejdets Aand, der skal til om Samfundet skal reddes? Derfor er det af saa uendelig stor Betydning, hvordan hele Udviklingen former sig i Frankrig nu. Det er en Strømpil for andre Lande.

HANDELSPOLITIKEN

Udenrigsminister P. Munch begyndte sin Tale i Folketinget forleden med at sige, at han overfor Underhaands-Henvendelser fra Holland har svaret, at han vilde vise saa megen Imødekommenhed, som Forholdene tillader, med Hensyn til Flygtninge. Ministeren haabede, at Forhandlingerne i Evian-Kongressen maa føre til virkelig praktiske Resultater.

Ministeren besvarede derefter forskellige Henvendelser angaaende Handelspolitikken og Importreguleringen. Af Enkeltheder berørte Ministeren Glasatletter, der kun er udnyttet med 33 pCt., og af Vinduesglas-Atletterne er ca. 20 pCt. ubenyttede.

Ministeren ønskede overfor Venstres Krav om større Handel med Tyskland stærkt at understrege, at der fra engelsk Side ligger megen Alvor bag Handelsaftalerne med Danmark, og Knud Kristensen maatte være klar over, at en Englænder vilde have meget svært ved at indse, at naar vi importerer mere fra Tyskland og derved øger vor Eksport dertil, er vi i Stand til at købe mere i England. Det er ikke nok at tale om, at der skal tages Hensyn til England, dette maa ogsaa vises i Praksis.

Overfor Kravet om Udvidelse af Frilisten udtalte Udenrigsministeren, at de Varer, vi aftager fra England og Tyskland, ikke egner sig til Overførsel paa Frilisten, da det vilde medføre stærk Tilbagegang af

den danske Eksport. Man maa være klar over, at vi i Omsætningen med Tyskland ikke kan gaa ud over det aarlige Program, der aftales med dette Land. Udenrigsministeren vendte sig mod Retsforbundet, der havde foretaget en Omregning af vor Vareomsætning i Guld, men ikke havde taget Hensyn til Prisforhøjelserne ved Beregningerne angaaende Bevægelsen i vor Udenrigsomsætning, hvorfor Resultatet var urigtigt. I Aarene 1933—37 var vor Udførsel steget fra ca. 1200 til ca. 1606 Mill. Kr., og den vil blive noget lignende i Aar. I denne Opgang har de almindelige Konjunkturer deres Andel. Opgangen er ikke alene et Resultat af Handelsaftaler. Smørprisernes Stigning staar dog i nøje Forbindelse med, at vor Eksport af Smør er blevet tredoblet i den nævnte Periode. Man vil staa sig ved at erkende den Fremgang, der er opnaaet, og haabe paa fortsat Fremgang og dermed bedre Vilkaar for det samlede danske Folk.

VALUTASTILLINGEN

Medens den første Uge af November viste Forøgelse i Nationalbankens Valutabeholdning, har Maanedens senere Uger været præget af Stigning i Bankens Gæld til Korrespondenter i Udlandet. I Maanedens sidste Uge er Gælden yderligere forøget med 1,8 Mill. Kr., samtidig med at Aktivposterne er gaaet 2,9 Mill. Kr. tilbage. For November som Helhed er Aktivposterne dog 5,8 Mill. Kr. højere ved Maanedens Slutning end ved dens Begyndelse, idet Beholdningen af Veksler paa Udlandet og fremmed Valuta samt Tilgodehavender hos Korrespondenter i Udlandet tilsammen er stegte fra 111,2 til 117,0 Mill. Kr. Samtidig er imidlertid Gælden til Korrespondenter i Udlandet steget med 10,9 Mill. Kr. i Løbet af November, idet Gælden i fremmed Valuta er forøget fra 13,7 til 25,1 Mill. Kr., og Gælden til Udenlandske Korrespondenter i danske Kroner er gaaet ned fra 2,6 til 2,1 Kr. Den samlede Valutabalance viser saaledes Netto 90,7 Mill. Kr. ved Udgangen af November.

Af andre Bevægelser i Maanedens Løb skal nævnes, at Bankens Beholdning af Obligationer og Aktier er gaaet 1,7 Mill. Kr. frem, fra 146,2 til 147,9 Mill. Kr., medens Krisefonden er opført med uforandret Beløb paa Kroner og Øre, nemlig 59,812,000 Kr. og 88 Øre.

NY PAN-AMERIKANSK KONFERENCE

Den 9. December afholdes i Perus Hovedstad Lima den ny pan-amerikanske Konference. Program-punkterne for denne Konference omfatter ikke blot handels- og erhvervspolitiske Spørgsmaal, men ogsaa militære og politiske Spørgsmaal.

De erhvervspolitiske Hovedspørgsmaal, som kommer for paa Konferencen, er meget vidtgaende og tilsigter bl. a. Afskaffelse af de mellemstatlige Hænder i Nord til Ildlandet i Syd, fælles Retslovgivning og Oprettelse af et pan-amerikansk Institut for Handel, Industri og Finansier, Trafiklettelse, Fragtsubventioner, et pan-amerikansk Autostradabyggeri fra Alaska i Nord til Ildlandet i Syd, fælles Retslovgivning og ensartet Sociallovgivning samt friere Immigrationsbestemmelser.

Der er ingen Grund til at tro, at et saa omfattende Program hurtigt skulde kunne realiseres — men Forholdene muliggør dog, at man kan drøfte Mulighederne for Løsning af saadanne Spørgsmaal i Fællesskab.

De Forenede Stater har ved forskellige Lejligheder tydeligt bestræbt sig for at skabe en gunstig Atmosfære ved den forestaaende Konference. Indenfor Rammerne af sit store Eksportprogram, som indledes i Mindten af indeværende Aar, har U. S. A. ikke blot bevilget de kapitalfattige mellem- og sydamerikanske Lande langfristede Betalingsvilkaar for sine

Indstriprodukter, men desuden stillet Laan paa liberale Vilkaar i Udsigt. Argentina har allerede benyttet sig af disse Muligheder og i New York optaget et Laan paa 25 Mill. Dollars. Columbia, Chile, Peru og El Salvador har alle faaet et Laanetilbud fra U. S. A., skønt tidligere Laan ikke er tilbagebetalt.

SKIBSFARTEN I FOLKETINGET

Under Debatten i Folketinget forleden udtalte Direktør Boeck-Hansen følgende Ord, der skal gentages her:

Merindkomstskatten er arbejdsløshedsskabende, særlig i Søfarten. Skibsfarten indtager ingen Særstilling, thi alle i Udlandet indtjente Penge er skattefri.

Derimod er de kooperative Virksomheder begunstigede, fordi de som en Stat i Staten er undtaget fra at yde noget til Staten, men paakalder dens Hjælp, naar de trænger til det. Finansministerens Tal vedrørende Skibsfartens Indtjening i et enkelt Aar, gav et forkert Billede, man maa nemlig regne med Gennemsnitsindtægten som det afgørende for et Konjunkturerhverv. Udbytteerne udgjorde gennemsnitligt i 1932—33 2½ pCt., og tager man 1934 med, var det 3,4 pCt. Vil man gøre noget for Skibsfarten, bør man bl. a. sørge for Uddannelse af tilstrækkelig mange Navigatører — to Skoleskibe er for lidt.

Det er desværre alfor sjældent, at Skibsfartsproblemer omtales i Folketinget, og for en Del skyldes det vel, at saa faa af Medlemmerne sidder inde med den nødvendige Fagkundskab.

GULD OG STERLING

Det internationale Valutamarked, og derunder atter navnlig Stillingen Sterling—Dollars, er desværre kommet ind i en ny Periode af Uro.

Fra engelsk Side havde man ventet, at Afslutningen af den engelsk-amerikanske Handelsoverenskomst skulde have virket stimulerende paa Sterling-Kursen, og et Par Dage var der Tegn til, at dette skulde ske. Men derefter er Tendensen gaaet den modsatte Vej, og Sterling har bevæget sig hurtigt nedad imod det Bund-Niveau, der konstateredes under den storpolitiske Krise i Slutningen af September. I Maanederne forud for Dollars-Devalueringen i September 1936 laa Kursen paa gennemgaaende 5 Dollars pr. Pd. St., og Udsvingene var gennemgaaende ret beskedne, med 5—6 Cents til hver Side. I de følgende Maaneder rettede Dollars sig lidt, men gennem største Delen af 1937 og de første Maaneder af i Aar dalede Dollars atter lidt, til omkring 5 Dollars pr. Pd. St. Derefter indtraadte et Fald for Sterling. I Juli passeredes Kursen 4,90 Dollars pr. Pd. St. I August passeredes den gale pari-Værdi. Under den storpolitiske Krise i September faldt Sterling saa stærkt, at det hidtidige Minimum for Sterling med en Kurs paa Dollarspund paa 4,60 naaedes den 26. September. Da Krisen var drevet over, noteredes dog allerede den 30. September en Kurs paa gammel pari, 4,86, men derefter begyndte Sterling atter at falde. I Novembers Begyndelse laa Kursen gennemgaaende paa 4,70, men pr. 15. November var man nede i 4,68¾, pr. 23. November i 4,65⅞ og pr. 24. November i 4,64½, — der er saaledes ikke langt igen til det hidtidige Minimum paa 4,60, og ens man indtil for ganske kort Tid siden i toneangivende engelske Bankkredse regnede med, at det kun drejede sig om en Overgang, før Sterling atter kom paa Højde med sig selv, er det, efter Meldinger, der foreligger i Dag, en væsentlig mere udbredt Opfattelse, at Sterling fortsat glider nedad, til maaske et blivende Niveau omkring de 4,60 Dollars pr. Pd. St.

At disse Bevægelser er fulgt samtidig med tilsvarende Stigninger i Guldprisen i London, er kun naturligt. Spørgsaalet er derefter dels Aarsagerne til den stedfundne Udvikling, dels Virkningerne af den.

»Economist« fremhæver, at Kapitalflugten til U. S. A. utvivlsomt har været større, end man i mange Kredse har troet det. Det nævnes, at de franske Myn-digheder har overført en betydelig Del af deres Sterling-Tilgodehavender til Dollars, og »Times« anfører, at engelske Guldafskibninger til U. S. A. har fundet Sted i stor Udstrækning, hovedsagelig gennem Bank of Englands Egaliseringsfonds Støtteaktioner til For-del for Sterling.

Englands Import søges bremset i nogen Grad, for at Handelsbalancen ikke skal blive alt for ugunstig, — det engelske Importoverskud er for de første 10 Maa-neder i Aar ca. 12 Mill. Pd. St. lavere end tilsvarende i Fjor.

At Forholdene stadig for Tiden er meget usikre, er der jo desværre ingen Tvivl om, og heller ikke om, at Sterling-Faldet direkte indvirker paa Kursen paa danske Kroner.

CANAL ALBERT FRA LIÈGE TIL ANTWERPEN

I Begyndelsen af Aaret 1939 aabnes Canal Albert, der i en Linie fra Liège til Antwerpen forbinder Floderne Meuse og Schelde. Mellem disse to Floder findes ganske vist allerede en Kanal af ældre Dato, men denne Kanal er betydelig længere end den nye og kun beregnet for Lægttere; endvidere gaar den paa en Strækning gennem hollandsk Territorium og er saaledes ikke nogen tilfredsstillende Vandvej mellem de to Byer.

Planerne om en ny Kanal var allerede fremme før Verdenskrigen, men først i 1921, efter at Holland havde vedtaget Udførelsen af Juliana-Kanalen, der forbinder Meusefloden mellem Maastricht og Maasbracht, tog de belgiske Planer fastere Form, for at imødegaa den Konkurrence den hollandske Kanal vil medføre ved den lettere Forbindelse til Rotterdam.

Man regner derfor med, at Canal Albert vil faa overordentlig stor Betydning for Belgien, idet den ska-

ber en langt bedre Forbindelse mellem Antwerpen og Kulminedistrikterne i Limbourg, de store Industricentrer omkring Liège og Minedistrikterne ved Charleroi, og endelig giver den lettere Adgang for det store Op-land i Nordfrankrig og Alsace-Lorraine til at transittere Produkter over Antwerpen.

Arbejdet paa Canal Albert blev paabegyndt i Begyndelsen af 1930 og vil saaledes have været i ni Aar, naar Kanalen til næste Foraar bliver færdig til Aflevering. Udgifterne ved Bygningen vil komme op paa omkring 1700 Mill. Frs.

Canal Albert er i Liège forbundet med La Meuse, gaar mod Nord ca. 30 km og drejer derefter mod Vest forbi Byerne Hasselt og Herenthals til Antwerpen, hvor den udmunder i selve Havnen.

Kanalen er navnlig beregnet for Skibe af den Type, der sejler paa Rhinen, d. v. s. Skibe paa ca. 1,350 Tons, Længde ca. 80 m. Bredde ca. 9,50 m, Dybgaende lastet ca. 2,50 m, beregnet Fart ca. 10 km pr. Time, Kanalens Dimensioner er dog saaledes, at Skibe paa 2,000 Tons, der maaler 10 x 12 m med Dybgaende lastet 2,80—3,00 m, vil kunne besejle Kanalen med langsom Fart.

Til Belysning af det Fremskridt, denne Kanal betyder for Forbindelsen mellem Liège og Antwerpen, kan anføres følgende Sammenligning mellem den nye og den tidligere Forbindelse:

Canal Albert Liège-Antwerpen		ældre Kanalforbindelse Liège-Antwerpen.
Længde	152 km.	273 km.
Antal Sluser	8	24
Slusestørrelse	136 m. x. 16 m.	49 m. x. 7 m.
Bevægelige Broer	0	63
Faste Broer	56	63
Højde fra Vandover- flade til Bro	6.50 m.	
Sejlløb	Minimum Bredde 26 m. med minimum 3,60 m. Dybde	
Tonnagestørrelse	Maximum 2.000 Tons	Maximum 450 Tons
Rejsevarighed	2-3 Dage	8-12 Dage

Liège fejrer Indvielsen af Kanalen næste Aar med Afholdelse af en stor international Udstilling »Eposition Internationale de l'Eau«. Udstillingen faar en smuk Placering apabegge Sider af Floden og kommer til at omfatte et Landareal paa 100 Hektarer og et Vandareal paa 30 Hektarer.

En lang Række Lande har givet Tilsagn om officiel Deltagelse i Udstillingen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

To nye Direktører i Ø. K.

Bestyrelsen for Det Østasiatiske Kompagni har paa et Mode Onsdag vedtaget at udnævne Direktør Otto Bjorling og Generalkonsul Hakon Christiansen til administrerende Direktører fra 1. Januar 1939. Direktionen kommer derved til at bestaa af fem Medlemmer.

Direktør Otto Bjorling har været i Ø. K.'s Tjeneste i 27 Aar og blev i Fjor udnævnt til Direktør for Selskabets Regnskabs- og Bogholderi-Afdeling.

Direktør Hakon Christiansen har i en Aarrække været Leder af Ø. K.'s største Filial, Bangkok-Filialen, og han blev i 1927 udnævnt til dansk Generalkonsul for Siam. Han vendte tilbage til København for kort Tid siden.

Engelske Bunkerkul

Der klages stadig over, at Prisen for Bunkerkul i England er for høj, skønt de engelske Redere har faaet noget Afslag for det kommende Aar. Det drejer sig om en Reduktion paa 1 sh. pr. Ton i Wales og 3 sh. pr. Ton i Skotland.

Salget af Bunkerkul har været fortsat nedadgaende, og man opgiver dette Salg fra engelske Havne til at være henvend en Million Tons mindre i Aar end i Fjor. Englands samlede Salg af Bunkers i Aar regnes at ville blive 10,7 Millioner Tons — en meget betydelig Nedgang mod blot for 10 Aar siden, da Salget androg 16,7 Mill. Tons.

I Hull klager man bittert over det aftagende Kulsalg og den øgede udenlandske Konkurrence. Man kræver Subsidier til de engelske Skibe, som bruger engelske Kul.

Ny Mærsk-Baad

Fra Odense Staalskibsværfti søsattes forleden et nyt Motorskib, Byggenummer 74, til A. P. Møllers Rederier.

Skibet, der er bygget til Lloyds Registers højeste Klasse, er paa 9,100 Tons d.w. og maaler i Fod 450 x 59 x 30-4. 8,000 Kubikfod af Lastrummet isoleres og forsynes med Køleanlæg fra Sabroe. Skibet faar elegant indrettede Kabytter og Saloner til 12 Passagerer. Det bliver dobbelt-skruet og skal drives af to 7-cyl., 4-takts enkeltvirkende

B. & W.-Motorer paa tilsammen 7.400 H. K. Farten paa Last beregnes til 15½—16 Knob.

Skibet, der fik Navnet »Laura Mærsk«, blev døbt af Skibsreder A. P. Møllers unge Datter Jane Mærsk-Møller.

Naar »Laura Mærsk« til Februar bliver færdig, skal Skibet gaa ind i Rederiets Linie mellem New York og Østen. I denne Rute er med det fornylig færdigbyggede Motorskib »Hulda Mærsk« beskæftiget 7 moderne Skibe; de tidligere er »Grete Mærsk«, »Marchen Mærsk«, »Gertrude Mærsk«, »Niel Mærsk«, »Anna Mærsk« og »Peter Mærsk«. Hertil kommer saa den nye »Laura Mærsk« og til April endnu et nyt Skib paa 8,500 Tons, »Lexa Mærsk«, der ligeledes skal bygges i Odense.

»Europa«

Det Østasiatiske Kompagni har modtaget nærmere Meddelelse om Motorskibet »Europa«s Grundstødning ved San Pedro. Det viser sig, at Grundstødningen skele i selve Havnen, og Motorskibet blev hurtigt taget af Grunden af to Slæbebaade. Det er dykkerundersøgt og viste sig ubeskadiget, hvorefter det har faaet Sodygtigheds spas af Lloyds.

»Bassa«s Kollision

Ved Retten i Aarhus er der rejst en flersidet Erstatningssag i Anledning af den engelske Damper »Bassa«s Kollision med Kulkompagniets Kran i December i Fjor.

Skaden paa Kranen er opgjort til ca. 80,000 Kr., hvortil kommer Krav om Erstatning for Driftstab. Ialt forlanger Kulkompagniet ca. 85,000 Kr. i Erstatning. Forsikrings-selskabet »General« har udredt de 80 pCt. af Skaden. Da man imidlertid fra Forsikringsselskabets Side mener, at Paasejlingen skyldes Fejlmanøvrering ombord paa Damperen, har man anlagt Sag mod Rederiet Elder Dempster Lines Ltd. i Liverpool, som man kræver dømt til at betale de 52,000 Kr., Forsikringsselskabet har maattet udbetale. Endvidere har Kulkompagniet anlagt Sag mod Rederiet for at faa sine Udgifter paa 33,000 Kr. erstattet.

Rederiet paastaar sig frifundet og hævder, at der ikke

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Det mest fremtrædende Træk paa Fragtmarkedet i den forløbne Uge har været Efterretningen om, at den engelske Regering har købt 6,000 tons Korn i U. S. A. Det meddeles fra paalidelig Kilde, at 80 pCt. af dette Kvantum skal afskibes fra Pacifickysten og Resten fra Northern range og Golfen. Transport over saa lang Afstand som fra Pacific til Europa vil naturligvis frembyde en væsentlig Støtte for de oversøiske Markeder, og det synes allerede nu som om de 6—8 Baade, der er sluttet for Korn fra Pacific til England, har været en værdifuld Impuls for Stillehavsmarkederne.

Forandringerne paa Fragtmarkedet har iøvrigt ikke været af epokegørende Karakter. River Plate Markedet er uforandret apatisk. Enkelte Baade sluttedes til Minimalraterne, men disse Baade har maattet cutte deres Størrelse for at give den Kubik, som Befragterne forlangte, nemlig mellem 68 og 70 cbft. grain per ton. Til Destinationer uden for Minimalraterangen er Efterspørgslen praktisk talt Nul, og den eneste Mulighed i Øjeblikket synes at være Bahia Blanca til Callao, for hvilket der noteres omkring 14/-. Det australske Kornmarked er nu efter 14 Dages ret stærk Aktivitet atter noget roligere, selv om der dog stadig er nogen Efterspørgsel paa Basis af Minimalraterne til U.K. Cont. med Option af Losning Indien til omkring 13/6d. til Calcutta. Som nævnt ovenfor har den engelske Regering købt ret store Kvantiteter Korn i Amerika, hvoraf en Del skal afskibes fra Northern range og Golfen, og enkelte Baade rapporteres sluttet paa Basis af Minimalraterne for saadanne Forretninger. Størstedelen vil antagelig blive afskibet fra Northern range, idet det synes, som om Afskibning fra Golfen er umulig paa Grund af de noget højere Rater, Minimalskemaet stipulerer fra disse Havne.

Om Kornmarkedet paa Pacifickysten har vi allerede skrevet i Indledningen, og skal derfor her kun nævne, at der stadig væk søges Tonnage for Januar/Februar fra Portland/Pugesound range til Rater omkring 24/6d., maaske 25/-. Iøvrigt er der fra Pacifickysten sluttet forskellige Baade for Hvede til Shanghai og Taku Bar til Rater omkring \$3.75 à \$4.- per long ton.

Donau viser kun ringe Begær efter Tonnage, og Russerne er heller ikke særlig ivrige efter at slutte for Korn fra Sortehavet. Sidst betalte Rater har været 18/- fra Donau, 14/6d. fra Kysthavnene og 11/- fra russisk Sortehav, alt Basis Antwerpen/Rotterdam.

Paa de øvrige oversøiske Markeder synes Underlonen at være en Kende fastere. Efterspørgslen efter Tonnage for Scrap fra U.S. Atlantic og Gulf fortsættes uforandret, og Raterne udviser en svag Stigning.

foreligger nogen Fejlmanøvre, men at Fejlen maa ligge hos Kulkompagniet, der ikke havde ladet Kranen forhale, da man var færdig med Losningen af »Bassa« Havde man kørt Kranen bort fra Damperen, var der ingen Skade sket.

Aarhus Havn var tilsagt til Processen, da Rederiet agtede at anlægge Sag mod Havnen, hvis det blev domt til at betale Erstatning. Der var nemlig en af Havnens Lodser ombord paa Damperen, da Uheldet skete.

Ulykke paa »Otto Petersen«

Da »Vendila«s Damper »Otto Petersen« den 11. November laa for Anker paa Reden ved en canadisk Havn, skete der ombord paa Skibet et Ulykkestilfælde; den 18-aarige Letmatros Eberhardt Fritz Hess faldt ned i Lasten og var død paa Stedet. Hess er født i Tyskland, men hans Mor er gift her i Landet.

I Sø- og Handelsretten blev der forleden afgivet Søforklaring af Skibets Besætning.

Kaptajn Koed, 2. Styrmand Christensen, 3. Styrmand Larsen og Matroserne Svendsen samt Aage Petersen havde givet Møde. De, der opholdt sig i Lasten paa paaagældende Tidspunkt, forklarede, at Hess sammen med andre skulde banke Rust paa Mellemdækket, som var oplyst af to Sole-

Northern range/Japan har sidst betalt \$4.-, Gulf/Japan \$4.10, hvilket kan gentages for enhver Position indtil 15. Februar Annullering. Der er dog Mulighed for Stigning i denne Trade.

Pacificmarkedet er ogsaa aabent for Tonnage for Scrapjern til Japan. Der er sidst sluttet til \$4.25 fra Californien, Option Pugetsound Lastning til \$4.-; men i Dag kan passende prompt Tonnage antagelig faa 10 à 15 c. mere.

Paa f.i.o. Basis fra British Columbia til U.K. er sidst betalt 23/-, men hvis Efterspørgslen for Korn fra U.S. Pacific til U.K. vedvarer, maa disse Rater antagelig reguleres opæfter. Transpacific har taget 440,000 cbft. Baad paa f.i.o. Basis til Shanghai eller Taku Bar til £6,750, hvilket kan gentages, og for en 400,000 cbft. bale Baad vil Befragterne betale £5,500 til Australien.

Østens Markeder har ligget trevne i den forløbne Uge. Soyabønner sluttedes tidligt paa Ugen til 25/9d. Basis Rotterdam/Hamburg for December, men senere har Befragterne maattet betale den højere Rate af 27/- for ren December Baad. Ris fra Saigon har faaet Februar Tonnage til 26/3d. til Dakar og 1 Havn U.K. via Cape.

De indiske Markeder er trevne, og Befragterne regner stadig med at opnaa lavere Rater, bare de ventet, idet en Masse Baade utvivlsomt vil blive disponible i disse Farvande fra ultimo Januar og fremefter. For tidligere Positioner er Tonen imidlertid noget støttere, og December/Januar kan i Øjeblikket sluttet til 25/9d., maaske 26/- Basis Madraskyst/U.K. Fra Colachel til U. S. N. H. eller U.S. Gulf indikeres 22/- for Erts, og en mindre Baad er sluttet fra Vizagapatam til Nordfrankrig til 21/6d.

De de europæiske Markeder er Forholdene uforandrede. Kul Wales/Lower Plate er nu nede i 10/-, men selv til denne lave Rate er det vanskeligt at faa Tonnage sluttet. Kul Wales eller Østkyst/Port Said ligger uforandret i 6/-.

Om Trælastmarkedet er der ikke store Ting at rapportere. Paa Grund af den milde Vinter kommer der stadig enkelte Laster i Markedet, men Befragterne har ingen Vanskelighed ved at finde passende Tonnage.

Middelhavet/hjem er uforandret, men det synes dog, som om Tonen er en Kende fastere, specielt for prompt Tonnage.

Paa Timechartermarkedet har Aktiviteten været ret begrænset. I Vestindiafarten er sluttet 3,000 Tonner til \$1.15. Stort norsk Motorskib er sluttet for 4/6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering U.K. til den lave Rate af 3/9d. Norsk 4,500 tons Diesel er sluttet til \$1.65 for Middelhavsrundtur, Levering og Tilbagelevering U. S. N. H.

Hess, der havde arbejdet i Skibet før, har formentlig ikke taget sig i Agt, da han var paa Vej til det Sted, hvor de andre bankede Rust. Man hørte ham falde, og da man kom hen til ham, var han livløs.

Professor Sindballes Værk om den danske Søret

Siden L. A. Grundtvigs Søret fremkom i anden Udgave for Aar tilbage, er der sket saa store Forandringer af de søretlige Normer, bl. a. paa Grund af det nordiske Samarbejde, at en helt ny Søret var paakrævet. Professor Kr. Sindballe gav sig derfor til at gennemarbejde Emnet fra Grunden og fremlægge Resultaterne i en ny »Dansk Søret«, der nu med Udsendelsen af det fjerde Hæfte foreligger komplet. Hermed har Professor Sindballe færdiggjort et nyt juridisk Standardværk, der vil blive raadspurgt de tusindevis af Gange rundt om i Landet af Jurister, af Mæglere, af Soforsikringsfolk, Skibsredere, Importører og adskillige andre, for hvem det er nødvendigt at kende Sørettens Grundlove. For her er alt, hvad de Interesserede bør vide. Da der imidlertid tidligere er gjort opmærksom paa, hvad de tre første Hæfter indeholder, skal der her kun nævnes, hvad sidste og fjerde Hæfte medtager. Først nogle afsluttende Sider om Passagerbe-

fordring, dernæst et Kapitel om Bjærgeløn og syv Kapitler om de Spørgsmaal, der melder sig i Forbindelse med Groshaveri, videre om Erstatningsansvar og særlige Retsplejeregler angaaende Ladning, Sopanteret i Skib og Fragt, Begrænsning af Rederansvar og særlige Retsplejeregler angaaende fremmede Statsskibe og deres Ladninger. Hæftet slutter med et Sagregister for hele Bogen, saaledes at det er let at finde rundt i den, naar man i Hast skal have opklaret et søretsligt Spørgsmaal.

Hvalbaad forlist

Ifølge Telegram til Rederiet Akts. Thor Dahl fra Bestyrer paa Hvalkogeriet »Thorshammer» er Hvalbaaden »Thorgaut» forlist paa Fangstfeltet i Sydishavet. 3 Mennesker er omkommet, nemlig 1. og 2. Maskinmester og Styrmanden.

Tre nye Motorskibe til den norske Sydamerikalinie

Den norske Sydamerika Linje har kontraheret 3 nye Motorskibe paa 7200 Tons d.w. hver med ca. 8000 Kbm. Kølerum og med Bekvemmeligheder for 12 Passagerer. Rulofarten er 15½ Mil. Der har været indhentet Tilbud paa Bygningen af de tre Skibe saavel i Norge som i Udlandet.

Akers mekaniske Værksted i Oslo, der paa Grund af Leveringstid etc. kun kan bygge to Skibe, har nu underskrevet Kontrakt om Bygningen af disse to Skibe — det tredje skal bygges paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibene skal leveres og indsættes i Ruten i Løbet af 1940.

Vragrester af dansk Skib

Ved Malön i Onsala drev Torsdag Aften en Del Vragrester, der efter alt at domme stammer fra et havareret Fartøj, i Land. Kystvagten i Smalahamn har fundet et Stykke af en Klyverbom, paa hvis ene Ende var malet et dansk Flag. Endvidere fandtes en tynd Line, i hvilken var fastgjort et slidt dansk Flag, som kan tænkes at være anvendt som Nødflag.

Intet af Vragresterne har noget Tegn, som kan bidrage til at identificere Fartøjet, hvorfra de ilanddrevne Sager hidrører. Desuden er en Del Planker, Bræder og Props m. m. flydt i Land ved Onsalakysten.

De norske Oplægninger

Norges Rederforbunds Opgørelse pr. 1. December viser, at der er oplagt i alt 61 norske Skibe paa tilsammen 252,710 Tons Dødvægt mod 56 Skibe paa 244,270 Tons den 1. November. Der er saaledes en Stigning paa 5 Skibe og 8440 Tons Dødvægt. Af de oplagte Skibe er langt over Halvdelen, nemlig 150,000 Tons, Tankskibe.

England køber 500,000 Tons Hvede i U. S. A.

De britiske Møller har netop afsluttet Forhandlinger om Indkøb, der er uden Sidestykke, idet det drejer sig om over ½ Million Tons Hvede fra de Forenede Stater. Medens man fra visse Sider betragter denne Transaktion som et Led i Regeringens Forsvarsplaner, hævder man fra Møllernes Side, at det er en ren privat Forretning, og forklarer, at man kun har draget Nytte af det store Hvedeoverskud i Amerika. Størsteparten, om ikke hele den indkøbte Hvede, vil blive leveret efter den 1. Januar og vil af den Grund kunne indføres toldfrit paa Grundlag af den nye engelsk-amerikanske Handelsoverenskomst.

Landbrugshandels-Kommissionen meddeler, at til Gengæld for britiske Mølleres Køb af store Mængder Hvede i De forenede Stater vil De forenede Stater ikke mere i Storbritannien udbyde Mel, til hvis Eksport der gives Statsstøtte.

»The Compass«

I det sidste Nummer af Vacuum Oil Companys Blad »The Compass», som distribueres over hele Verden til de ledende Folk indenfor Skibsfartskredse, findes omtalt tre Skibe, bygget i Danmark, nemlig Burmeister & Wains Nybygninger »Transilvania«, »Hoegh Silvercrest« og M/S »Wyangarie«.

Det har sikkert sin Betydning, at de ledende Skibsfartskredse i Udlandet paa denne Maade faar et Indtryk af, paa hvor højt et Stade dansk Skibsbygning i Øjeblikket staar.

Stabelafløbning

Ved Burmeister & Wains Værft paa Refshaleoen foregik i Torsdags Stabelafløbning af Nybygning Nr. 641.

Skibet bygges for Regning Sigurd Herlofson & Co. A/S, Oslo, til Det Norske Veritas' Klasse + 1. A. 1. og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende.: 415'—0" × 56'—0" × 37'—6" til Shellerdæk, og Bæreevnen er ca. 8,000 Tons d.w. Det forsynes med 1 Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wains Type, der skal kunne udvikle ca. 5,500 I. H. K.

Alt Dæksmaskineriet bliver elektrisk drevet.

Skibet blev døbt af Fru Skibsreder S. Herlofson og fik i Daaben Navnet »Herstein«. Afløbningen overværedes

endvidere af den norske Minister *Esmarch*, Skibsreder *Sigurd Herlofson* sen., Skibsreder *Hvattum*, Kaplajn *Wellton* m. fl. samt Burmeister & Wains Direktion, alle med Fruer.

Danske Dieselmotorer til Lastbiler

B. & W. har nu fremstillet en Dieselmotor af saa smaa Dimensioner, at den kan anbringes i almindelige Lastbiler. Fordelene er, at Dieselmotoren til Biler kun bruger 50 pCt. af den Brændstofmængde, som benzindrevne Biler anvender. Det er foreløbig Hensigten at fabrikere 1000 à 1200 Motorer aarligt i 3 Aar. Den nye Fabrik beskæftiger allerede 120 Mand.

Thrige-Fabrikernes Leder udnævnt

Efter at Bestyrelsen for Thrigefondet har gennemgaaet de Ansøgninger, der var indkommet til Stillingen som Leder af Thrigefabrikkerne efter Direktør Ørnbergs Død, har man truffet Bestemmelse om Fabrikernes fremtidige Ledelse. Det vedtoges at konstituere den hidtidige Direktør for Thriges Filial i København, Ingeniør *Olfert Fischer*, som administrerende Direktør for Fondet. Samtidig er Prokurist *P. Steensen Jacobsen* udnævnt til Underdirektør, og den samlede Ledelse kommer herefter til at bestaa af *Olfert Fischer*, Ingeniør *Viggo Meyer* og Underdirektør *Steensen Jacobsen*.

Den nye administrerende Direktør er 45 Aar gammel. Han blev polyteknisk Kandidat i 1919 og kom som ganske ung til Thrige, men derefter var han et Par Aar ansat hos Asea i Sverige. I Februar 1926 blev han knyttet til Thrige-Fabrikkerne i Odense.

Ingen Baltwhite-Plan for 1939

Det behudede Møde indenfor »Baltic and International Maritime Conference» til Afgørelse af Spørgsmaalet om fortsatte Minimalrater i Trælastfarten har fundet Sted i Bremen i denne Uge, og Resultatet blev, at der ikke kommer nogen »Baltwhite Timber Scheme» for det kommende Aar, d. v. s., at Minimalrate-Ordningen i Tømmerfarten ophører.

Der er efter Forhandlingerne udsendt et Communiqué, hvoraf det fremgaar, at den nuværende Tarif holdes i Kraft til Aarets Udgang, hvorimod man af Hensyn til 1939 blev enige om at »stille Trykningen af en ny Tarif i Bero«.

Samtidig henvises der til, at det i Baltwhite-Planens Virketid har vist sig overordentlig praktisk for alle Parter ved Slutninger paa bred Basis (d. v. s. med mange Losseoptioner) at have den til Planen hørende Liste over faste »Differentialer« (Tillæg eller Fradrag i Basisraten), og det betones, at det staar Rederne frit for, naar de forhandler om Slutninger for næste Aar, at anvende eller henvise til de »Differentialer« og Ekstralillæg, der er fastsat i den hidtidige Baltwhite-Tarif.

Communiquéet forklarer ligeledes, at det var efter Opfordring fra Redere i flere Lande, at »Conferencen« i 1935 gik med til at organisere Baltwhite-Planen, der nu efter tre Aars Virketid opgives. Samtidig fremhæves, at Planen har gjort positiv Nytte ved at medføre meget forbedrede Forhold i et Antal Havne, hvor Tømmer lastes eller losses, og at disse Fordele er af varig Art baade for Redere og Tømmerhandlere.

Ny Vicepræsident i Sø- og Handelsretten

Kontorchef i Justitsministeriet *Robert Hove* er udnævnt til Vicepræsident i Sø- og Handelsretten.

8 Esbjerg-Fiskere befrygtes forlist

Redningsudvalget i Esbjerg har opgivet Eftersøgningen af de to efter Stormen savnede Esbjergkuttere »Esperance« og »Aktiv«. De to Kuttere maa herefter betragtes som forlist og deres Besætninger som omkomne. Det er ialt 8 Mand. »Esperance«s Besætning bestod af Skipperen *Nis A. Enevoldsen*, Fiskerne *Hans Dan* og *Peter Kortzau Nielsen* samt Kokken, hvis Navn ikke endnu kendes. »Aktiv«s Besætning bestod af Skipper *Villiam Fisker*, Hjerting, samt *Hans Borsmose*, Hjerting, dennes Son, *Thorvald Borsmose*, og *Severin Højbjerg*, Esbjerg. Fru *Borsmose* har ved Forliset mistet baade sin Mand, Søn og Svigersøn.

Skibssammenstød

I den tætte Tange i Søndags kolliderede den svenske Damper »Artemis« af Stockholm i Nærheden af Lysboje C udfor Dragør med D. F. D. S.s Rutebaad »Sleipner« og sank i Løbet af 10 Minutter. Besætningen, 15 Mand og 3 Kvinder, blev fra det synkende Skib reddet om Bord i »Sleipner«.

De samvirkende Fagforbunds Formand død

Formanden for De samvirkende Fagforbund *Chr. Jensen* er pludselig død under et Besøg i Estland, 59 Aar gammel. Hans Død betyder naturligvis først og fremmest et stort og smerteligt Tab for de Organisationer, han repræsenterede, men fra alle Modstanderes Side lyder der ved hans Død samstemmende Udtalelser om hans Loyaltet, Hjertelighed og Menneskelighed. Han var respekteret som en udmærket Leder overall.

Ny Lauritzen-Baad

J. Lauritzens Rederi har forøget sin Flaade med en ca. 3,000 Tons stor Dampet, der er indregistreret i Esbjerg under Navnet »Maria«. Skibet, der er bygget paa Helsingør Skibsværft til Lauritzens Rederi, men for nogle Aar siden solgt til et fransk Rederi, af hvilket Lauritzen nu igen har købt det. Det er indkommet til Aalborg Værft, hvor det skal repareres, og derefter indgaar det i Fragtfart.

Stabelafleebning paa Orlogsværftet

Ministrygeren »Søløven« søsattes forleden fra Dokøen. Det er den første af de under Bygning værende tre nye Ministrygningsfartøjer, som søsættes. De to andre er »Søbjørnen« og »Sølvøen«. De bliver alle tre paa 270 Deplacementston og skal kunne gaa en Fart af 18 Knob. De forsynes med 2 Stykker 75 mm Kanoner, 4 mindre Kanoner og 4 Rekylgeværer af 8 mm Kaliber samt endelig 2 Dydebombe-Kastere, saaledes at Fartøjerne har Artilleriforsvar mod saavel Jagere, Flyvere som Undervandsbaade.

Statsisbrydernes Ombygning

Den gennemgribende Ombygning og Modernisering af de tre gamle Statsisbrydere: »Tyr«, »Thor« og Isbryderfærgeren »Valdemar« fra Limfjorden, der alle i Fjor blev overtaget af Statens Isbrydningstjeneste, er nu ved at være afsluttet.

Behjertet Redningsdaad

Søretten i Esbjerg holdt Fredag Forhør i Anledning af Kutteren »Capella«s Forlis, hvorved Kokken Chr. Lund Madsen fra Thyborøn blev reddet af Kutteren »Ferdandi«, Skipper Chr. Smedegard. Søretten udtalte herunder, at den fandt Anledning til at bemærke, at denne Redningsakt maatte anses for et ualmindelig smukt Stykke Sømandsarbejde, foretaget under betydelig Risiko for Redningsmændene.

Prøvetur

Lørdag foretoges fra Burmeister & Wains Værft Prøvetur med Nybygning Nr. 639, Dieselmotorskibet »California Star«.

Skibet er bygget for Blue Star Line Ltd., London, til højeste Klasse i Lloyds Register of Shipping; det er et Fragtskib, og de fleste af Lastrummene er isolerede og specielt indrettet til Transport af Frugt i nedkølet Til-

stand. Nogle af Lastrummene er endvidere indrettet til Transport af frosset Kød.

Skibets Dødvægt er paa ca. 10,000 Tons, og Hoveddimensionerne er 440'—0" × 60'—0" × 39'—0" til øverste Dæk.

Skibet fremdrives af en Hoveddieselmotor af B. & W.'s to-takts, dobbeltvirkende Krydshovedtype, der ved normal Fart udvikler ca. 8,100 I.H.K. ved 115 Omdrejninger pr. Minut, og Farten i Søen vil være ca. 15½ Knob.

I Prøveturen deltog Mr. E. A. Thomson, Chef for Blue Star Lines tekniske Afdeling, Kaptajn Angus, Marine Superintendent, ligeledes fra Blue Star Line, og Mr. F. G. Bryant fra Firmaet A. Goodwin-Hamilton & Adamson Ltd., Liverpool, samt Direktorerne C. A. Møller, G. Dithmer og A. Houmøller.

PERSONALIA

50 Aar

Fyrskibsfører, Kaptajn K. E. R. Skovgaard, Vyl Fyrskib, fylder 50 Aar. Kaptajn Skovgaard har tidligere gjort Tjeneste som Styrmand i Gedser Rev, Drogden og Østre Flak Fyrskibe, indtil han den 1. April i Aar udnævntes til Fyrskibsfører.

25 Aar i D. F. D. S.

Maskinmester K. G. Jensen Lok har fejret 25-Aarsdagen for sin Ansættelse i Det Forenede Dampskibs-Selskab. Han begyndte som Maskinassistent i »L. C. la Cour« og blev Undermaskinmester i 1919. Maskinmester Lok er for Tiden 2. Mester i Dampere »A. P. Bernstorff«.

Dødsfald

Tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn Johs. Jensen, Svendborg, er afgaaet ved Døden, 70 Aar gammel. I næsten 25 Aar førte han Skonnerten »Emanuel« og derefter i flere Aar Paketten »Helga«, der sejlede paa Svendborg—Sonderborg-Ruten.

Marinemaler Chr. Benjamin Olsens

Enke har endnu en Del af sin Mands efterladte Malerier til Salg.

Sagaavej 10^a, Vester 3547

POSITIONSLISTE PR. 6. DECEMBER 1938

A

s.s. Aalborg ank. Køge 3.12.
s.s. Aaro afg. Stavanger til Leningrad.
s.s. Aaro, Bastrup, afg. Wilmington Del. 16.11.
s.s. Aase afg. Leghorn 28.11.
m.t. Aase Mærsk ank. Dakar 23.11.
s.s. Absalon ank. Kbhvn. 27.11.
m.s. African Reefer pass. Mona 4.12.
m.s. Afrika, Jensen, afg. Bangkok 2.12. til Manila udg.
s.s. Agnete ank. Dunkirk 29.11.
s.s. Agnete Mærsk ank. Gravesend 1.12.
s.s. Alabama ank. Santos 5.12.
s.s. Alf afg. Burntisland 30.11.
s.s. Alfa afg. Teignmouth 1.12.
s.s. Algarve afg. Haifa 5.12. til Gibraltar.
s.s. Algier ank. Palermo 4.12.
m.s. Almena afg. New York 9.11. til Port William.
m.s. Alsia, Borch, ank. Bangkok 6.12.
s.s. Allsund, Hansen, afg. Providence, R. I. 3.12. til New York.
m.s. American Reefer afg. Stockholm 6.12.
m.s. Amerika, Dahl, ank. London 3.12. hjg.
m.s. Anglo Mærsk afg. Falmouth 9.11. til St. Kitts.
s.s. Anna pass. Ushant 7.12.
m.s. Anna Mærsk afg. Manila 25.11.
m.s. Annam, Skjoldam, ank. Kbhvn. 7.12.
s.s. Anne ank. Rotterdam 18.11. p. R. t. Alexandria.
m.s. Argentina afg. Kvaleberget 6.12. til Stavanger.
m.s. Arizona afg. Esbjerg 8.11. til River Plate.
s.s. Arnold Mærsk afg. Zeebrugge 29.11.
m.s. Asbjørn, Bjark, afg. Larap 4.12. til Moji.
m.s. Asia, Andersen, afg. Saigon 4.12. til Las Palmas udg.
s.s. Askø, Hansen, ank. Kbhvn. 3.12.
s.s. Aslaug pass. Gibraltar 10.11. p. R. t. Jaffa.
m.s. Asnæs pass. Hammeren 4.12.
m.s. Astoria, Nørregaard, forv. ank. Yokohama 5.12.
s.s. Astra ank. Le Havre 25.11.
s.s. Astrid, Madsen, i Timecharter paa America.
m.s. Australian Reefer afg. Dieppe 6.12.
m.s. Australien, Rasmussen, ank. Sydney 21.11. udg.
s.s. Avance afg. Kemi 15.11. til Abo.

B

s.s. Belgien ank. Amsterdam 30.11.
m.t. Bente Mærsk ank. Falmouth 2.12. p. R. t. Bilbao.

s.s. Bergenhus afg. Bergen 6.12. nordover.
s.s. Bertha afg. Kbhvn. 1.12.
s.s. Bes pass. Skagen 3.12.
s.s. Betta ank. Partusola 3.12.
s.s. Betty Mærsk pass. Mumbles 25.11. udg.
s.s. Birgit, Vilsmark, ank. Charlottetown 2.12.
s.s. Birgitte afg. Malta 28.11. til Haifa.
s.s. Birte, Andersen, afg. Huelva 1.12. til Aberdeen.
s.s. Bogo, Nielsen, ank. Rotterdam 3.12.
m.s. Boringia, Kolls, ank. Hamburg 5.12. udg.
m.s. Bornholm, Sørensen, ank. Lisbon 30.11.
s.s. Bothal, Hansen, afg. Danzig 3.12. til Amsterdam.
m.s. Brazilian Reefer afg. Rio de Janeiro 4.12.
s.s. Brasilien afg. San Nicolas 2.12. til Santos.
m.s. Bretagne, Hansen, ank. Karlshamn 4.12.
s.s. Britta pass. Gibraltar 5.12.
s.s. Broholm afg. Antwerpen 3.12. til Alexandria.
s.s. Brosund, Bundesen, afg. Hørborg 3.12. til Danzig.
s.s. Brynhild afg. Natal 6.12. til Madeira.

C

m.s. California afg. Lissabon 1.12. til Kbhvn.
m.s. Canada, Knudsen, pass. Fayel 2.11. p. R. t. St. Thomas udg.
m.s. Canadian Reefer pass. Dungeness 7.12.
s.s. Carmen pass. Gibraltar 3.12.
m.t. Caroline Mærsk afg. Malaga 11.11.
s.s. Charkow afg. Kbhvn. 3.12. til Antwerpen.
m.s. Chastine Mærsk afg. Aden 18.11. til Japan.
s.s. Christiansborg ank. Flushing 4.12.
s.s. Chr. J. Kampmann ank. St. Vincent 26.11.
m.s. Chr. Holm afg. Rio 1.12. ank. Bahia 3.12.
m.s. Chr. Sass, Clausen, afg. New York 23.11. til Rio de Janeiro.
m.s. Chile, Larsen, afg. Lorence Marques 5.12. til Sydney udg.
m.s. Chilean Reefer ank. Portland 3.12.
s.s. Cimbria, Lund, ank. Methil 4.12.
s.s. Clara, Jensen, pass. Skagen 4.12. til Rostock.
m.s. Columbia, Broner, afg. Miike 30.11.
s.s. Cornelia Mærsk afg. Beira 27.10. til Durban.
s.s. Cyril, Farup, pass. Finisterre 5.12.

D

s.s. Dagmar afg. Kbhvn. 3.12. til London.
s.s. Dagmar afg. Cardiff 6.12.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6.12.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	478,75	AMSTERDAM.....	200,10
BERLIN.....	191,05	STOCKHOLM.....	115,55
PARIS.....	12,75	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	80,55	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108,40	PIAG.....	10,55
ROM.....	25,40	WAHSZAWA.....	90,50

s.s. *Dagmar Clausen* ank. Aarhus 1.12.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Nyborg 5.12.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Hongkong 5.12. til Manila hjg.
 m.s. *Danmark* afg. Hamburg 23.11., ventes til Aruba 11.12.
 s.s. *Delaware* afg. Savannah 29.11. til Houston.
 s.s. *Douro* ank. Kbhvn. 4.12.
 m.s. *Duala*, Larsen, pass. Dover 27.11. til Panama Canal udg.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Casablanca 22.11.
 s.s. *Edu. Nissen* afg. Quebec 28.11.
 s.s. *Ejfe Mærsk* pass. Helsingør 1.12.
 s.s. *Egholm* afg. Antwerpen 5.12. til Holbæk.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Gibraltar 6.12.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Dakar 16.11.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Baltimore 2.12.
 s.s. *Elisabeth* afg. Boston 26.11. til Skive.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Alexandria 24.11. til Beirut.
 s.s. *Ellen* ank. Kolberg 28.11.
 s.s. *Ellensborg* ank. Aalborg 29.11.
 s.s. *Else* afg. Immingham 6.12.
 s.s. *Emanuel* ank. Cardiff 4.12.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Sete 30.11. til Tunis.
 m.t. *Enma Mærsk* afg. Suez 17.11.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Odense 4.12.
 s.s. *Energi* afg. Goole 3.12. til Drammen.
 s.s. *Enigheden* ank. Emden 3.12.
 s.s. *Erik Boye* afg. London 18.11. til Boston.
 s.s. *Erindring* afg. Malmø 6.12. til Kbhvn.
 s.s. *Erna* pass. Ushant 6.12.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Vancouver 5.12. udg.
 s.s. *Ester* afg. Ghent 5.12.
 s.s. *Esther Maria* Liisberg, ank. Kalundborg 3.12.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Liverpool 30.11.
 s.s. *Estrid* afg. Rio de Janeiro 25.11.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Los Angeles 30.11. til Panama Canal hjg.

F

s.s. *Fanø*, Korff, ank. London 1.12.
 m.s.k. *Fanø* ank. Stettin 4.12.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Kingston 2.12. til London hjg.
 s.s. *Finland* afg. Flushing 30.11. til Burntisland.
 s.s. *Flynderborg* ank. Glasgow 2.12.
 s.s. *Frankrig* ank. Rouen 30.11.
 s.s. *Fredensborg* pass. K. Finisterre 5.12.
 s.s. *Frederiksborg* pass. K. Finisterre 6.12.
 s.s. *Freja* afg. Dublin 25.11. til Cork.
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 30.11.
 s.s. *Frode* afg. Halmstad 6.12. til Gøteborg.
 s.s. *Fylla* ank. Delfzyl 30.11.

G

s.s. *Georgia* afg. New York 23.11. til Oslo.
 s.s. *Gerda Toft* pass. Cap Finisterre 5.12.
 s.s. *Gerd* afg. London 23.11. til Jaffa.
 s.s. *Gerda* ank. La Neuvelle 6.12.
 s.s. *Gertrude Mærsk* afg. Norfolk 25.11. til Savannah.
 s.s. *Gorm* afg. New York 2.12. til Oslo.
 s.s. *Grete* ank. Buenos Aires 2.12.
 s.s. *Grete Mærsk* ank. Baltimore 20.11.
 s.s. *Gronland* ank. Kbhvn. 1.12.
 s.s. *Gudena* pass. Skagen 29.11.
 s.s. *Gudrun* pass. Mumbles 12.11. p. R. t. St. John.
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. London 25.11.
 s.s. *Gunhild* afg. Lübeck 24.11. til Svendborg.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Jaffa 18.11.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Chefoo 26.11. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. Zeebrügge 28.11.

H

s.s. *H. H. Petersen* afg. Wasa 3.12. til Leningrad.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 2.12.
 s.s. *Halldan* afg. Kbhvn. 7.12. til Dunkirk.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Ryovaliniemi 26.11. til Liverpool.
 s.s. *Hanne* afg. Constantza 12.11. til Volo.
 s.s. *Harald* afg. Danzig 6.12. til Kbhvn.
 s.s. *Harriet* afg. Kemi 5.12.
 s.s. *Hans Broge* ank. Ramvik 17.11.
 s.s. *Hans*, From, afg. Hammerhavn 7.12. til København.

s.s. *Hans Mærsk* afg. Zeebrügge 29.11. til Fredericia.
 s.s. *Helga* afg. New York 3.12.
 s.s. *Helene* pass. Dunnethead 7.12.
 m.s. *Helvig* pass. Gibraltar 26.11. p. R. t. London.
 m.s. *Henning Mærsk* ank. Minatitlan 23.11.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Riga 22.11.
 m.s. *Herdis* ank. Liverpool 26.11.
 s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 3.12.
 s.s. *Hilde* ank. Malta 21.11.
 s.s. *Holland* ank. Kbhvn.
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 5.12.
 s.s. *Hulda Mærsk* pass. Helsingør 25.11. nordg.

I

s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Preston 5.12.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Antwerpen 23.11. til Casablanca.
 s.s. *Inger* afg. Odense 3.12.
 s.s. *Inger Toft* ank. Danzig 2.12.
 m.s. *India*, Krarup, ank. Oslo 6.12. udg.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Huelva 5.12.
 m.s. *Island*, Meinertz, afg. Stockholm 2.12. til Viipuri.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Tyne 3.12. til Kbhvn.
 s.s. *Ivar* afg. Gøteborg 29.11. til New York.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 5.12.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Port Williams 13.11.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Beachy Hd. 2.12.
 m.s. *Java*, Christensen, afg. Beyrouth 29.11. til Rotterdam hjg.
 s.s. *Jenny* ank. Arsew 2.12.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Wilmington 19.11.
 s.s. *Johanne* pass. Helsingør 6.12.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Antwerpen 23.11.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 5.12.
 s.s. *Jonna* afg. Catania 5.12.
 s.s. *Juliane* ank. Immingham 28.11.
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Port Said 3.12. til Marseille hjg.
 s.s. *Jutta* ank. Kotka 5.12.
 s.s. *Jytte* afg. Esbjerg 29.11. til Methil.
 s.s. *Jægersborg* ank. Nantes 5.12.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Gibraltar 29.11.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Philadelphia 1.12.
 s.s. *Karen* afg. Malmø 29.11.
 s.s. *Karen Toft* ank. Fredericia 4.12.
 s.s. *Karla* ank. Sete 27.11.
 s.s. *Katholm* ank. Kbhvn. 3.12.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Leith 15.11.
 s.s. *Keiserinde Dagmar* afg. Åbo 28.11.
 s.s. *Kentucky* afg. Neufahrwasser 26.11. til River Plate.
 s.s. *Kirsten* ank. Svendborg 14.11.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Danzig 22.11.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Arzew 26.11. til Garston.
 s.s. *Knud* afg. Antwerpen 3.12. til Middelfart.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Methil 30.11.
 s.s. *Knut* ank. Norrköping 30.11.
 s.s. *Kongea* ank. Liepeja 26.11.

L

s.s. *Laila* afg. Paita 2.12.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Hamburg 6.12. til Aarhus hjg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Lagos 24.11.
 s.s. *Laura* afg. Buenos Aires 3.12.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Yawata 22.11.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Batum 21.11.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ved Aalborg Værft.
 s.s. *Lilian* pass. Brunshützel 5.12.
 s.s. *Lilleborg* ank. London 5.12.
 s.s. *Lily* afg. Leningrad 26.11. til Iwine.
 s.s. *Linda* pas. Gibraltar 7.12.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Swansea 3.12.
 s.s. *Lotta* afg. Cardiff 6.12.
 s.s. *Lotte* afg. Blyth 2.12.
 m.s. *Lundby* afg. New York 4.12. til Lisbon.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Barry 26.11. til Hampton Rds.
 s.s. *Magnus* afg. Rouen 6.12. til Bordeaux.
 s.s. *Maja* afg. Thomsen 6.12.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Hull 4.12.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Antwerp 24.11.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. San Pedro 23.11.
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. Tallinn 1.12.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 3.12.
 s.s. *Margrete* pass. Skagen 30.11. p. R. t. Hartlepool.
 m.t. *Marie Mærsk* ank. Curacao 19.11.
 s.s. *Maria* ank. Aalborg 28.11.
 s.s. *Marianne* afg. Skive 29.11. til Finland.
 s.s. *Marie Toft* ank. Frederikshavn 26.11.
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Alexandria 30.11. til Jaffa.
 s.s. *Marna* afg. Iquique 30.11.
 m.s. *Marocco* ank. Antwerpen 4.12.
 s.s. *Martin Carl*, Christiansen, ank. Aruba 12.11.

s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Bona 30.11. til Sfax.
 s.s. *Marx* afg. Uuras 25.11. til Portsmouth.
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 16.11. til River Plate.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Alexandria 30.11. til Jaffa.
 m.s. *Meonia*, Sorensen, ank. Singapore 3.12. hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Svendborg 30.11. p. R. t. Lübeck.
 s.s. *Mette* afg. Charleston 26.11. til Hamburg.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Manila 15.11. til Hongkong.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Imningham 3.12. til Kbhvn.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Nakskov 6.12.
 s.s. *Najaden* afg. Wiborg 6.12.
 s.s. *Nancy* pass. Helsingør 3.12.
 s.s. *Nerna* afg. Bilbao 6.12.
 s.s. *Nevada* ank. Kbhvn. 2.12.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Balboa 9.11. til Hongkong.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Kobe 22.11.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Stettin 31.11.
 s.s. *Niobe* ank. Malaga 6.12.
 s.s. *Norco* afg. Gravesend 24.11. til Köping.
 m.s. *Nordbo* afg. Dakar 24.11.
 s.s. *Nordborg* afg. Jacksonville 2.12.
 s.s. *Nordby* afg. Kbhvn. 29.11. til Danzig.
 m.s. *Norden* afg. Curacao 29.11. Dakar.
 m.s. *Nordfarer* afg. Rio de Janeiro 16.11. til New York.
 m.s. *Nordhavet* afg. Ramallo 24.11. til Rosario.
 m.s. *Nordhval* ank. Moji 21.11.
 m.s. *Nordkap* afg. Philadelphia 1.12. til Santos.
 s.s. *Nordlys* ank. Hull 28.11.
 m.s. *Nordpol* ank. Rashin 18.11.
 m.s. *Nordvest* afg. Suez 29.11.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Rosario 25.11. til New York.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 6.12.
 s.s. *Olga* ank. Skuru 28.11.
 m.s. *Olga S.* afg. Alexandria 25.11. til Jaffa.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Kalundborg 30.11.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Capetown 6.12.
 s.s. *Olaf* ank. Kbhvn. 2.12.
 m.s. *Oregon* afg. Rio 23.11. til Madeira.
 s.s. *Orion* ank. N. Waterweg 1.12.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Marseilles 19.11.
 s.s. *Otto Petersen* lossers Islands Brygge fra Montreal 5.12.
 s.s. *Ove Toft* ank. Bilbao 5.12.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Preston 26.11.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Lisbon 21.11.
 m.s. *Panama*, Paulsen, afg. Port Said 7.12. til Aden udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Esbjerg 2.12.
 s.s. *Paula* afg. Tonnay 6.12.
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Hamburg 4.12. hjg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rutebart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Los Angeles 30.11.
 s.s. *Pia* pass. Dover 4.12.
 s.s. *Polly* ank. Graveslines 22.11.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Uleåborg 30.11.

R

m.s. *Ragnhild* ank. Jaffa 18.11.
 s.s. *Randa* ank. Wiborg 6.12.
 s.s. *Riga* ank. Southon Bridge 5.12.
 s.s. *Rigmor* pass. Gibraltar 1.12.
 s.s. *Rikke* ank. Hamburg 24.11.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 5.12.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Shields 2.12.
 s.s. *Robert* pass. Skagen 17.11. p. R. t. Stensgate.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Antwerp 30.11.
 s.s. *Rosenborg* ank. Grimsby 2.12.

S

m.s. *Sally Mærsk* ank. Moji 22.11.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Hamburg 16.11.
 s.s. *Saga* afg. Drammen forv. 6.12. til Randers.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Aalborg 3.12.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Methil 4.12.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Rotterdam 26.11.
 m.s. *Selandia*, Væring, afg. Suez 5.12. til Aden. udg.
 s.s. *Selma* pass. Lissabon 6.12.
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 24.11.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Cristobal 30.11. til San Francisco udg.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Hilfskontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Sicilien* ank. Antwerpen 6.12.
 s.s. *Signe* afg. Gibraltar 27.11.
 s.s. *Sigrid* afg. Middlesbro 1.12. til Narvik.
 s.s. *Sigrun* ank. Swansea 3.12.
 s.s. *Silkeborg* afg. Saffi 1.12.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Aalborg 2.12.
 s.s. *Skagen* afg. Le Havre 3.12.
 s.s. *Skagerak* afg. Port Alberni 29.11. til Nugala.
 s.s. *Skandia* ventes ank. Frihavnen 7.12.
 s.s. *Skjold* afg. Dunkirk 3.12. til Kbhvn.
 s.s. *Skodsborg* ank. Amsterdam 4.12.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 5.12.
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Portland, Me. 3.12. til Hamburg.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Dungeness 2.12.
 s.s. *Sophie* pass. Helsingør 2.12.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 6.12. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 29 Gr. N. 73 Gr. V. 1.12. p. R. t. Trieste.
 s.s. *Stella* pass. Ushant 6.12.
 m.s. *Stensby* forventes afgaa Taku Bar 7.12. til Dalny.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Cristobal 5.12.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Riga 3.12.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Bayonne 27.11. til Saffi.
 s.s. *Svanhild* afg. New Orleans 30.11. til Norfolk, Va.
 s.s. *Svanholm* afg. Lissabon 30.11. til Gdynia.
 s.s. *Svend Pii* ank. Helsingør 24.11.
 s.s. *Søborg* ank. Newport Mon 25.11.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Manchester 4.12.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Nauru 4.12.
 s.s. *Tanja* afg. Haifa 4.12.
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Yokohama 3.12.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Lossiemouth 7.12. til Seaham Harbour.
 s.s. *Tekla* afg. Dakar 27.11.
 s.s. *Tennessee* afg. Newcastle 25.11. til Portland, Me.
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 19.11.
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 5.12.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Aarhus 7.12.
 s.s. *Tove* afg. Antwerpen 1.12. til Dublin.
 s.s. *Tovellil*, Bang, pass. Flores 3.12.
 s.s. *Transporter* ank. Methil 30.11.
 s.s. *Trondhjems* afg. Kbhvn. 6.12. til Stettin.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Danzig 7.12. til Nakskov.
 s.s. *Tula* afg. Gran 5.12. til Algier.
 m.s. *Tunis* ank. Alexandria 5.12.
 m.s. *Tureby* forventes til New York 17.12.

U

s.s. *Ulla* pass. Ækvator 6.12.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Kbhvn.
 s.s. *Uranienborg* ank. San Pedro 26.11.

V

s.s. *Valborg* ank. Nemous 1.12.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Methil 4.12.
 s.s. *Venus* afg. Kbhvn. 1.12.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Delfzyl 17.11.
 s.s. *Viborg* ank. Setubal 5.12.
 s.s. *Viola* afg. Flushing 27.11.
 s.s. *Virginia* afg. Buenos Aires 1.12. til Pernambuco.
 s.s. *Vitus Bering* i Rutebart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Fremantle 2.12.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Nemours 30.11. til Granton.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 3.12. til Rouen.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 6.12. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Tyne 2.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandtrøskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmild"
Amaliegade 38



Weiolin Skibsfarver

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAĞT 1848

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

»Rensoline»

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.Det populære
ParTUBORG LAGER ØL
TUBORG PILSNER**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:
84880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 7. December 1938.

Nr. 49.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afatande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

3483. Sverige S.-Kyst. Tärnö Klokketønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 48/3244. Stockholm 1938.)
Klokketønden Tärnö paa c. $56^{\circ} 06' N.$ $14^{\circ} 58' E.$ er inddraget for Vinterperioden.
3484. Sverige. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden. Midlertidig Fyrbelysning.
(U. f. s. Nr. 48/3239. Stockholm 1938.)
Nedennævnte midlertidige Fyrbelysning er tændt:
1. Paa *Norra Midsundsgrundet* Varde paa $56^{\circ} 39',_{11} N.$ $16^{\circ} 24',_{80} E.$ et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s. Flammens Højde: c. 4,5 m. Synsvidde: 8 Sm.
2. NNW. for *Kalmar Tredingsgrund* paa $56^{\circ} 39',_{52} N.$ $16^{\circ} 24',_{08} E.$ er udlagt en sort Lystønde, der viser hvidt Hurtigblink, 90 Blink pr. Min. Flammens Højde: 3,2 m. Synsvidde: 8 Sm.
Ovennævnte midlertidige Fyr holdes tændt til omkring 1. Maj 1939, dog med Forbehold overfor Lystønden under Isforhold.
(E. f. S. Nr. 46/3256 1938.)
3485. Sverige. Gotland E.-Kyst. Bungenäs Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 48/3242. Stockholm 1938.)
Bungenäs Fyr paa c. $57^{\circ} 49' N.$ $19^{\circ} 05' E.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 47/3330 1938.)
3486. Sverige. Bottniske Bugt. Skag Fyr. Telefonluftledning etableret. Telefonkabel optaget.
(U. f. s. Nr. 48/3235. Stockholm 1938.)
En Telefonluftledning er etableret fra Altanen paa *Skag Fyr* i Retningen 286° over Sundet til Fastlandet. Højden over Middelvandstand er 20 m.
Samtidig er Telefonkablet mellem Fyret og *Harskäret* optaget.
c. $63^{\circ} 11',_8 N.$ $19^{\circ} 02',_9 E.$
3487. Finland. Bottniske Bugt. Ajos Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 33/872. Helsingfors 1938.)
Lystønden Ajos paa c. $65^{\circ} 40' N.$ $24^{\circ} 31' E.$ er inddraget for Vinterperioden.

3488. **Finland. Bottniske Bugt. Kemi Anduvningstønde inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 33/867. Helsingfors 1938.)
Lystønden *Kemi angöringsboj* paa c. 65° 28' N. 24° 20' E.
3489. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Rauma. Valkeakari övre Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 33/869. Helsingfors 1938.)
Valkeakari övre Fyr paa 61° 09' 35" N. 21° 21' 40" E. er forandret, saaledes at det nu lyser i Pejlinger fra c. 177° til c. 342°. — Iøvrigt uforandret.
3490. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Santahamina (Sandhamn). Nyt Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 33/864. Helsingfors 1938.)
Paa c. 60° 08',₈ N. 25° 01',₈ E. er tændt et nyt Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,₁^s, Mørke 0,₉^s. Fyrlanterne paa et 1,₅ m højt Betonfundament.
(E. f. S. Nr. 48/3420 1938. Kort Nr. 276.)
3491. **Rusland. Finske Bugt. Kopenhaug Bugt. Forbudt Omraade.**
(N. f. S. Nr. 48/5094. Berlin 1938.)
Det er forbudt for alle Skibe at opholde sig indenfor et Omraade, der begrænses af Breddeparallelernerne 59° 50',₇ N. og 59° 49',₃ N. samt Meridianerne 28° 50',₀ E. og 28° 45',₅ E.
(Kort Nr. 277.)
3492. **Letland. Riga Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**
(N. t. M. Nr. 5/16. Riga 1938.)
Nedennævnte Tønder er inddraget for Vinterperioden:
Lys- og Fløjttønden *Randa* paa c. 57° 48',₄ N. 24° 13',₇ E.
Lystønden ved Lossepladsen paa c. 57° 05',₅ N. 24° 01',₈ E.
3493. **Letland. Riga Bugt. Kaltene. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 5/15. Riga 1938.)
Paa *Kaltene* Pier er paa c. 57° 27',₃ N. 22° 53',₇ E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,₅^s, Mørke 4,₅^s. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 4,₈ Sm. Fyrrpæl.
(Kort Nr. 268.)
3494. **Letland. Ventspils Havn. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 5/17. Riga 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 42/2986 1938 meddeles, at Flammens Højde i de to deri nævnte Fyr er 13,₇₅ m, medens de to Fyrbaaker kun er 9 m høje.
c. 57° 24' N. 21° 31' E.
(E. f. S. Nr. 42/2986 1938.)
3495. **Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Taagesignaler atter normale.**
(N. t. M. Nr. 2561. London 1938.)
Lufttaagesignalet med Sirene og Undervandstaagesignalet med Membran afgives atter normalt.
c. 54° 32',₁ N. 18° 34',₀ E.
(E. f. S. Nr. 28/1942 1938.)
3496. **Tyskland. Kolberg W. Dybde aftaget.**
(N. f. S. Nr. 48/5084. Berlin 1938.)
Den i Kortet angivne Dybde paa 5,₆ m paa c. 54° 11',₇ N. 15° 23',₃ E. skal rettes til 4,₂ m.
(Kort Nr. 280.)
3497. **(T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Greifswalder Oie N. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 48/5085. Berlin 1938.)
Vraget af et c. 30 m langt Fartøj, hvorfra Masten rager c. 2 m over Vandet, ligger sunket i 16 m Vand paa c. 54° 18',₉ N. 13° 56',₅ E., c. 4 Sm N. for *Greifswalder Oie*. Vraget er afmærket med en grøn Vraglystønde med N.-Topbetegnelse, og som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s, Blink 2^s, Mørke 3^s, Blink 2^s, Mørke 5^s.

3498. Tyskland. Kieler Fjord. Jägersberg Bagfyr atter normalt.
(N. f. S. Nr. 48/5088. Berlin 1938.)
Jägersberg Bagfyr paa c. $54^{\circ} 23',_9$ N. $10^{\circ} 13',_0$ E. lyser atter med normal Fyr-karakter.
(E. f. S. Nr. 41/2926 1938.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

3499. Danmark. Sundet. København. Kalkbrænderihavn Ledefyr. Forfyr forandret. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 45/3252 1938 meddeles, at den deri omtalte Forandring af Forfyrene ved *Kalkbrænderihavn* Ledefyr nu er foretaget.
c. $55^{\circ} 42',_9$ N. $12^{\circ} 35',_7$ E.
(E. f. S. Nr. 45/3252 1938. Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 270. Havnelods Side 119 og 125, Tillæg Nr. 1, Side 20. Fyr-Fort. Nr. 281 b og 282 b.)
3500. (T). Danmark. Sundet. Drogden. Vrag afmærket.
Vraget af den svenske Damper *Artemis* ligger sunket i 11 m Vand c. 75 m NE. for Lystønde „C“, der er beliggende paa $55^{\circ} 33' (14'')$ N. $12^{\circ} 42' (48'')$ E., ved den gravede Rendes E.-Side ud for *Quartusgrund*. Vraget ligger paa Siden med Masterne langs Bunden. Mindste Dybde over Vraget skønnes at være c. 1 m. En Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt henholdsvis c. 15 m og c. 30 m WSW. for Vraget.
3501. (T). Sverige. Sundet. Landskrona. Pilhaken Klokketønde midlertidig inddraget.
(U. f. S. Nr. 48/3301. Stockholm 1938.)
Klokketønden *Pilhaken* paa c. $55^{\circ} 52',_6$ N. $12^{\circ} 47',_3$ E. er midlertidig inddraget for Reparation.
3502. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Mølle og Dampskorsten nedrevet.
Følgende kendelige Punkter findes ikke mere:
Langø Mølle. $54^{\circ} 58' 24''$ N. $12^{\circ} 06' 32''$ E.
Egholm Dampumpeskorsten. $54^{\circ} 57' 59''$ N. $12^{\circ} 11' 08''$ E.
(Kort Nr. 301 og 291.)
3503. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Afmærkning atter i Orden.
Afmærkningen i *Klørdyb* er atter i Orden og paa Plads.
c. $54^{\circ} 51' N.$ $10^{\circ} 33' E.$
(E. f. S. Nr. 48/3425 1938.)
3504. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
Ved Kontrolmaalingen den 29. November d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være 2,7 m.
c. $54^{\circ} 50',_6$ N. $10^{\circ} 33',_1$ E.
(E. f. S. Nr. 44/3134 1938. Kort 297. Danske Lods, Side 547 og 565. Havnelods, Side 137.)
3505. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Lillegrund W. Sømærke atter i Orden.
Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Lillegrund W.*, paa $55^{\circ} 03' (23'')$ N. $10^{\circ} 14' (19'')$ E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 48/3480 1938.)
3506. (T). Danmark. Lille-Bælt. Kalvøre Rev NE. Sømærke forsvundet.
Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Kalvøre Rev NE.*, paa $55^{\circ} 06' (53'')$ N. $10^{\circ} 06' (07'')$ E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3507. Danmark. Kattegat. Æbelø—Fyn. Kabel udlagt.**
Mellem Æbelø og N.-Kysten af Fyn er udlagt et Kabel, som følger:
Fra Æbelø paa 55° 37' (48") N. 10° 11' (09") E. gaar Kablet i SE.-lig Retning til 55° 37' (00") N. 10° 12' (45") E., hvorfra det i Retningen S. gaar til N.-Kysten af Fyn paa 55° 36' (03") N. 10° 12' (48") E.
Kablet er ved de to Landingssteder afmærket med et Sæt almindelige Kabelbaaker.
(Kort Nr. 304, 227, 241, 278 og 211. Danske Lods, Side 179.)
- 3508. Danmark. Kattegat. Frederikshavn Red. Klokketønde genudlagt.**
Klokketønden *Frederikshavn* paa c. 57° 25' N. 10° 36' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 48/3431 1938.)
- 3509. Danmark. Kattegat. Skagens Rev NE. Sømærke atter i Orden.**
Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Skagens Rev NE.*, paa 57° 45' (20") N. 10° 42' (54") E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 48/3432 1938.)
- 3510. (T). Danmark. Limfjorden. Agger Sund. Prøveramninger og Prøveboringer. Advarsel.**
I *Agger Sund* vil der fra den 11. December d. A. og i c. 2 Maaneder blive foretaget Prøveramninger fra flydende Rambukke samt Prøveboringer fra en stor Pram. Ramninger og Boringer foretages i en Linie umiddelbart E. for den eksisterende Færge fra *Agger Sund N.* til *Agger Sund S.* Dersom flydende Materiel nødvendigvis maa blive liggende i Sejllobet om Natten, vil det blive afmærket med klare Lanterner.
56° 59' (57") N. 9° 17' (48") E.
(Kort Nr. 259.)
- 3511. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.**
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 5,8 m, i *Svanholm Fyr*linie: 6,0 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,3 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,0 m, i *Svanholm Løb*: 0,5 m og i *Kobberø Løb*: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 5,8 m over *Havrevlen* og 6,0 m i *Svanholm Fyr*linie, og 4,3 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.
Der findes mere Vand udenfor Fyrlinierne.
Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:
a. 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 3,5 m.
b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 2,8 m.
c. 56° 42' (27") N. 8° 13' (42") E. — 2,0 m.
(E. f. S. Nr. 42/3000 1938.)
- 3512. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals NE. t. N. Vraglystønde slukket.**
Vraglystønden ved Vraget af Dampskibet *Lynæs*, der ligger sunket paa 57° 41' (40") N. 10° 03' (30") E., er for Tiden slukket.
(E. f. S. Nr. 45/3255 1938.)
- 3513. (T). Sverige. Skagerrak. Vanholmssund. Gåsö SE. Faste Sømærker ødelagt. Sømærke midlertidig udlagt.**
(U. f. S. Nr. 48/3253. Stockholm 1938.)
1. Det faste Sømærke paa c. 57° 55',₉ N. 11° 30',₇ E., paa Braaddet SW. for *Vanholm*, er ødelagt.
2. Det faste Sømærke paa c. 58° 13',₇ N. 11° 25',₀ E., paa Braaddet *Löken* SE. for *Gåsö*, er ødelagt. En rød Stage med 1 opadvendt Kost er midlertidig udlagt W. for Braaddet.
3. De ovennævnte faste Sømærker vil atter blive rejst, naar Forholdene tillader det.

- 3514. Norge. Skagerrak. Fulehuk Radiofyr. Klart Vejrs Udsendelser.**
(B. f. F. Nr. 31. Oslo 1938.)
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 30/2229 1938 meddeles:
Ønskes Radiofyret sat i Gang i klart Vejr, sendes Anmodning deroim til *Tjøme Radio*. Der vil saa blive givet 3 Signaler med 6 Min. Mellemrum som i Taage. Ønskes Radiofyret i Gang i længere Tid, maa dette opgives i Anmodningen.
c. $59^{\circ} 10',5$ N. $10^{\circ} 36',2$ E.
(E. f. S. Nr. 30/2229 1938.)
- 3515. Norge. Skagerrak. Fredrikstad. Høka Fyr forandret.**
(B. f. F. Nr. 31. Oslo 1938.)
Høka Fyr paa c. $59^{\circ} 12',8$ N. $10^{\circ} 55',1$ E. er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink c. hver 1^s , Blink $0,2^s$, Mørke $0,8^s$.
- 3516. Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Lillesand NE. Kalvellfjorden. Oplysning om Grund.**
(E. f. S. Nr. 22/1486. Oslo 1938.)
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 7/543 1937 meddeles, at Dybden paa den deri nævnte Grund er $3,7$ m ved Springtids Lavvande. Grunden ligger paa $58^{\circ} 15' 51''$ N. $8^{\circ} 26' 22''$ E., 40 m 316° fra 1 m Båen W. for *Naholmen* NW.-Pynt, c. 60 m fra Holmen.
(E. f. S. Nr. 7/543 1937. Kort Nr. 236.)
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3517. Nordsøen. Borkum Riff Fyrskib N. Drivende Vrag.**
(Telegram fra Bluavand Radio.)
Den 2. December 1938 Kl. 0745 G. M. T. er observeret det drivende Vrag af Theinſlægteren *Cetus* paa c. $54^{\circ} 25'$ N. $6^{\circ} 06'$ E., c. 40 Sm N. for *Borkum Riff Fyrskib*.
(E. f. S. Nr. 48/3437 1938.)
- 3518. Norge. Ålesund. Langdraget. Gråterholmen. Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 31. Oslo 1938.)
Paa E.-Kanten af *Gråterholm* er paa $62^{\circ} 26' 51''$ N. $6^{\circ} 10' 46''$ E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink c. hver 1^s , Blink $0,1^s$, Mørke $0,9^s$. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: $3,5$ Sm. Fyrlanterne paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 23. Juli—14. Maj.
- 3519. (T). Norge. Rogaland. Utsira. Radiopjlstation midlertidig ude af Virksomhed.**
(E. f. S. Nr. 22/1491. Oslo 1938.)
Utsira Radiopjlstation paa $59^{\circ} 18' 10''$ N. $4^{\circ} 54' 47''$ E. er indtil videre ude af Virksomhed paa Grund af Ombygningsarbejder. Stationen vil blive sat i Virksomhed uden nærmere Meddelelse.
- 3520. Belgien. Ostende N. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 2587. London 1938.)
Nedennævnte Grunde er fundet, som følger:
- | | | | |
|----|--------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| a. | En Grund med $11,0$ m Vand paa | $51^{\circ} 26' 25''$ N. | $2^{\circ} 49' 17''$ E. |
| b. | - - - - - $9,6$ m - - - - - | $51^{\circ} 26' 54''$ N. | $2^{\circ} 50' 34''$ E. |
| c. | - - - - - $10,1$ m - - - - - | $51^{\circ} 27' 01''$ N. | $2^{\circ} 51' 54''$ E. |
| d. | - - - - - $12,3$ m - - - - - | $51^{\circ} 27' 43''$ N. | $2^{\circ} 52' 42''$ E. |
| e. | - - - - - $14,6$ m - - - - - | $51^{\circ} 28' 02''$ N. | $2^{\circ} 54' 18''$ E. |
- (Kort Nr. 264.)
- 3521. England SE.-Kyst. Kingsdown. Vrag uskadelligjort.**
(N. t. M. Nr. 2550. London 1938.)
Vraget, der ligger sunket paa $51^{\circ} 11' 03''$ N. $1^{\circ} 26' 06''$ E., er uskadelligjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne nu er $13,1$ m. Vragafmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 14/1037 1938.)

3522. England. Ramsgate. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2571. London 1938.)

Det røde Fyr med En-Formørkelser paa Hovedet af E.-Pieren paa c. 51° 20' N. 1° 25½' E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s.

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**3523. Frankrig. Cherbourg Rød. Trafikbestemmelser ophævet.**

(A. a. N. Nr. 47/2952. Paris 1938.)

E. f. S. Nr. 42/3016 1938 annulleres, idet de deri nævnte Indskrænkninger i Trafikbestemmelserne er ophævet.

c. 49° 40' N. 1° 36' W.

3524. Frankrig. Saint-Malo Anduvning. Baake flyttet og forandret.

(A. a. N. Nr. 47/2949. Paris 1938.)

Baaken *La Pierre-à-la-Vache* i *Le Chenal de la Grande Porte* er flyttet til c. 48° 39', N. 2° 05', W., tæt SSE. for dens tidligere Plads. Baaken er rødmalet og har en kegleformet Topbetegnelse.

3525. Frankrig. Saint-Briac Anduvning. Baake genopført.

(A. a. N. Nr. 47/2953. Paris 1938.)

Baaken *Les Perronias* paa c. 48° 37', N. 2° 09', W. er genopført.

(E. f. S. Nr. 46/3283 1938.)

3526. Frankrig. Morlaix Bugt. Ile Noire Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 47/2950. Paris 1938.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 44/3145 1938 meddeles, at de deri nævnte Forandringer ved *Ile Noire* Fyr paa c. 48° 40', N. 3° 52', W. nu er foretaget.

(E. f. S. Nr. 44/3145 1938.)

3527. (T). England S.-Kyst. Isle of Wight. St. Helen's Road. Vrag.

(N. t. M. Nr. 2558. London 1938.)

Vraget af en Yacht ligger sunket paa 50° 42' (20") N. 1° 02' (10") W., 1,75 Sm 88° fra *St. Helen's* Fort Fyr. Vraget er afmærket med en Bøje.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**3528. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Anduvning. South Channel. Scotland Fyrskib. Synsvidde og Taagesignal forandret.**

(N. t. M. Nr. 2511. London 1938.)

1. *Scotland* Fyrskib paa c. 40° 27' N. 73° 55' W. har nu en Synsvidde paa 13 Sm.
2. Taagesignalet afgives nu enten med Nautofon, To-Stød, eller med Sirene, To-Stød.

3529. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Anduvning. Taagesignaler forandret.

(N. t. M. Nr. 2511. London 1938.)

Taagesignalerne fra nedennævnte Steder afgives nu med Nautofon:

- a. *Narrows*, 0,15 Sm 340° fra *Fort Wadsworth* Fyr. c. 40° 36' N. 74° 03' W.
- b. *Ambrose* Fyrskib. c. 40° 27' N. 73° 49' W.
- c. *Stamford Harbour* Anduvning. c. 41° 01' N. 73° 33' W.
- d. *Great Captain Island*. c. 40° 59' N. 73° 37' W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 3530. Brasilien. Raza Fyr. Oplysning om Fyr.**
(A. a. N. Nr. XXI/110. Rio de Janeiro 1938.)
Raza Fyr paa c. 23° 04' S. 43° 09' W. er synligt i Pejlinger fra 85° til 77°.
- 3531. Brasilien. Ilha Queimada Pequena Anduvning. Grund.**
(A. a. N. Nr. XXI/112. Rio de Janeiro 1938.)
En Grund (Sten) med 11 m Vand, *Noite Escura*, ligger paa c. 24° 29' S. 46° 41' W., 9 Sm 306° fra *Queimada Grande* Fyr.
- 3532. Chile. Puerto Lebu. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2583. London 1938.)
Punta Tucapel Fyr paa c. 37° 37' S. 73° 41' W. er nu synligt i Pejlinger fra 54° til 270°. Flammens Højde: 47 m.
- 3533. Chile. Concepcion Bugt. Manzano Rocks N. Grund findes ikke.**
(N. t. M. Nr. 2582. London 1938.)
Den i Kortet angivne 5,5 m Grund paa c. 36° 41' S. 73° 06' W., 0,7 Sm 344° fra *Marinao* Molefyr, eksisterer ikke.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 3534. Italien W.-Kyst. Cape Orso. Fyrs Synsvidde.**
(N. t. M. Nr. 2574. London 1938.)
Cape Orso Fyr paa c. 40° 38' N. 14° 41' E. har nu en Synsvidde paa 17 Sm.
- 3535. Italien W.-Kyst. Cape Palinuro. Fyrs Synsvidde.**
(N. t. M. Nr. 2574. London 1938.)
Cape Palinuro Fyr paa c. 40° 01' N. 15° 17' E. har nu en Synsvidde paa 31 Sm.
- 3536. Italien W.-Kyst. Cape Suvero. Fyrs Synsvidde.**
(N. t. M. Nr. 2574. London 1938.)
Cape Suvero Fyr paa c. 38° 57' N. 16° 10' E. har nu en Synsvidde paa 16 Sm.
- 3537. Malta. Sliema Creek. Spirtønde flyttet.**
(N. t. M. Nr. 2553. London 1938.)
Spirtønden i *Sliema Creek* er flyttet c. 165 m i Retningen 113° til 35° 54' (10") N. 14° 30' (45") E., 224 m 237° fra *Fort Tigne* Fyr.
- 3538. Ægypten. Alexandria. Oplysning om Afmærkning.**
(N. t. M. Nr. 2540. London 1938.)
- Tønde „No. 1“ 0,385 Sm 113° fra *Great Pass* Fyrbaake, er en sortmalet Spidstønde.
 - Tønde „No. 3“ 0,08 Sm 112° fra *Great Pass* Fyrbaake er en sortmalet Spidstønde.
 - Tønde „No. 4“ 0,14 Sm 56° fra *Great Pass* Fyrbaake er en rødmalet Stump-tønde med kurveformet Topbetegnelse.
 - Tønde „No. 6“ 0,505 Sm 100° fra *Great Pass* Fyrbaake er en rødmalet Stump-tønde.
- Great Pass* Fyrbaake: c. 31° 10' N. 29° 48' E.
- 3539. (P). Ægypten. Alexandria. Baaker forandres.**
(N. t. M. Nr. 2541. London 1938.)
Nedennævnte Baaker vil blive forsynet med Topbetegnelser, som følger:
- Baaken 1,055 Sm 55° fra *Great Pass* Fyrbaake med en rød, kurveformet Topbetegnelse.
 - Baaken 1,2 Sm 71° fra *Great Pass* Fyrbaake med en rød, T-formet Topbetegnelse.

- c. Baaken 1,88 Sm 60° fra *Great Pass* Fyrbaake med en sort, trekantet Topbetegnelse.
 d. Baaken 2,07 Sm 63° fra *Great Pass* Fyrbaake med en rød og hvid, kurveformet Topbetegnelse.
Great Pass Fyrbaake: c. 31° 10' N. 29° 48' E.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

3540. (1). **Madagascar E.-Kyst. Fort Dauphin Ankerplads. Undervandshindring.**
 (N. t. M. Nr. 2543. London 1938.)
 En Damper rapporterer at have stødt paa en Undervandshindring paa 25° 00' (30") S. 47° 01' (45") E., 0,75 Sm 36° fra *Fort Dauphin* Fyr.

X. Asiens E.-Kyst med Japan, Australien og Stillehavet.

3541. **Singapore Anduvning. Johore Stræde. Lystønde udlagt.**
 (N. t. M. Nr. 2564. London 1938.)
 En rød Lystønde „*Ubin*“, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, er udlagt paa c. 1° 24' N. 104° 00' E., c. 0,815 Sm 126° fra *Chek Jawa* Fyr.
3542. **Sunda Øerne. Borneo N.-Kyst. Mallawallé Channel. Grunde.**
 (N. t. M. Nr. 2510. London 1938.)
 Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra E.-Spidsen af *Silk Island*, der er beliggende paa 6° 58' 42" N. 117° 12' 36" E.:
 a. 10,5 m — 3,8 Sm 357°.
 b. 11,0 m — 3,8 Sm 2°.
 c. 11,9 m — 3,7 Sm 6°.
3543. **Kinesiske Hav. Hainan Stræde. Middle Channel. Braad rapporteret.**
 (N. t. M. Nr. 2578. London 1938.)
 Braad rapporteres at være observeret paa 20° 15' (45") N. 110° 52' (30") E.
3544. **Kinesiske Hav. Palawan Passage. Grund.**
 (N. t. M. Nr. 2591. London 1938.)
 En Grund med 7,3 m Vand er fundet paa c. 10° 35' N. 118° 43' E., 24,2 Sm 269° fra *Bold Head, Boayan Island*.
3545. **Kinesiske Hav. Amami O Shima. O Shima Kaikyo. Grund findes ikke.**
 (N. t. M. Nr. 2578. London 1938.)
 Den i Kortet angivne 8,7 m Grund *Wanao no Kose* paa c. 28° 06' N. 129° 23' E., c. 0,5 Sm 183° fra *Kaitsu Zaki*, eksisterer ikke.
3546. **Korea E.-Kyst. Namkojin N. Radiofyr oprettet.**
 (N. t. M. Nr. 2592. London 1938.)
 Paa c. 37° 47' N. 128° 56' E., 8,8 Sm 149° fra *Chumonjin Kutchii* vekslende Gruppe-Blinkfyr. Radiofrekvens: 437 kc/s (686 m). Type: A 2. Kaldesignal: JWY.
 Signalet er Bogstaverne JWY.
3547. **Aleuterne. Atka Island. Nazan Bugt. Grund.**
 (N. t. M. Nr. 2588. London 1938.)
 En Grund (Klippe) med 11,4 m Vand er fundet paa c. 52° 10' N. 174° 05' W., 1,1 Sm 50° fra *Cape Utes*.
3548. **Australien NW.-Kyst. Maud Landing. Baake fjernet.**
 (N. t. M. Nr. 2566. London 1938.)
 Den sorte Baake paa Molehovedet paa c. 23° 06' S. 113° 47' E., c. 0,45 Sm 348° fra *Maud Hill* Baake, er fjernet.

3549. Australien. Queensland. Meaburn Rock. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 2580. London 1938.)
Tønden paa c. 17° 34' S. 146° 10' E. er ombyttet med en rød Spidstønde.
3550. Australien. New South Wales. Port Stephens. Grunde.
(N. t. M. Nr. 2581. London 1938.)
Nedennævnte Grunde findes i vedføjede Afstande og Retninger fra *Yacauba Head*
215.5 m Triangulationsmærke, der er beliggende paa c. 32° 42' S. 152° 12' E.:
a. 5,8 m — 0,81 Sm 259°.
b. 4,0 m — 0,895 Sm 274°.
c. 5,2 m — 0,94 Sm 277°.
3551. New Zealand. North Island. Auckland Harbour. Taagesignal oprettet.
(N. t. M. Nr. 2567. London 1938.)
Et Taagesignal med Taagefløjte, der giver en Række af korte Stød, er oprettet paa
c. 36° 50' S. 174° 47' E., ved *Calliope Dock* Pier Fyr.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

- England:*
- Korts eller
Bogs Nr
N2681 Egypt. — Approaches to Alexandria and Abu Qir bay.
Abu Qir bay:
Limits: Lat. 31° 03' — 31° 37³/₄' N.
Long. 29° 28' — 30° 26' E.
- R 1328 Chile. — Anchorages in Chonos archipelago.
R 2727 Gulf of St. Lawrence. — Cape Breton island.
R 591 North America. — San Francisco harbour.
R 3167 Cuba. — Puerto Padre.
† 2681 Abu Qir or Abukir bay.
R 2089 Africa. — Tugela river to Delagoa bay.
T Supplement No. 5 to Arctic Pilot, Vol. III.
T Supplement No. 7 to Mediterranean Pilot, Vol. III.
T Supplement No. 3 to Nova Scotia (S. E. Coast) and Bay of Fundy Pilot.
T Supplement No. 3 to North Sea Pilot, Part. IV.
T Supplement No. 1 to South and East Coasts of Korea, East Coast of Siberia
and Sea of Okhotsk Pilot.
T Supplement No. 4 to Arctic Pilot, Vol. I.

Tillæg.

I. Østersøen.

3552. Danmark. Lolland. Nysted. Oplysning om Fyrbelysning.
E. f. S. Nr. 44/3176 1938 annulleres og erstattes med:
1. Til Vejledning for Fiskere, der driver Sildefiskeri udenfor *Rodsand* er paa 54° 39' (42") N., 11° 44' (11") E., c. 300 m S. for *Nysted* Kirke, tændt et Fyr, som viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 6 Sm. Fyret er anbragt paa en 15 m høj Udkigsbaake. Brændetid: 1. August—20. December, 1/2 Time efter Solnedgang.
2. *Nysted* hvide, faste Fyr paa *Skanschage* er flyttet og er nu beliggende paa 54° 39' (10") N. 11° 44' (10") E., c. 1300 m S. for *Nysted* Kirke. Brændetid: 1. August—20. December.
(Kort Nr. 240 og 292. Danske Lods, Side 406. Havnelods, Side 155. Fyr-Fort. Nr. 501 og 501 A.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 3553. Danmark. Sundet. Kalveboderne N. Lystønde inddraget.**
Lystønden *Kalveboderne N.* paa c. $55^{\circ} 35' N.$ $12^{\circ} 31' E.$ er inddraget.
(Fyr-Fort. Nr. 338.)
- 3554. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kirkegrund. Klokketønde inddraget for Vinteren.**
Klokketønden *Kirkegrund* paa c. $55^{\circ} 06' N.$ $11^{\circ} 23' E.$ er inddraget for Vinteren og erstattet med en hvid Stumtønde med 2 nedadvendte Koste.
- 3555. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ferne Klint. Vrag.**
Vraget af Motorgaleasen „*Clara*“ ligger sunket SW. for *Sevedo* i 3,3 m Vand c. 200 m E. for og indenfor Bundgarnshovedet paa $55^{\circ} 11' (14'') N.$ $11^{\circ} 18' (55'') E.$ Vraget, der er af Træ, er adspiltet. Stormasten staar endnu stærkt hældende fast i Vraget. Antagelig vil Vragresterne med den SW.-lige Kuling drive ind paa Stranden ved *Sevedo*.
- 3556. (T). Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Indsejlingsrende tilsandet.**
Indsejlingsrenden til *Mullerup* Havn er tilsandet saaledes, at Dybden indtil videre kun er 3,45 m.
c. $55^{\circ} 29',6 N.$ $11^{\circ} 10',6 E.$
(Havnelods, Side 142.)
- 3557. Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Fyr atter normalt.**
Mullerup Vinkelfyr paa S.-Molens Hoved paa c. $55^{\circ} 29',6 N.$ $11^{\circ} 10',7 E.$ lyser atter med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 48/3424 1938.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3558. (T). Danmark. Isefjord. Hundested SSW. Sætteriet. Vrag.**
Vraget af en Pram ligger sunket c. 380 m NNW. for den hvide Stumtønde med 2 nedadvendte Koste paa $55^{\circ} 56' (48'') N.$ $11^{\circ} 50' (21'') E.$, N. for den gravede Rende. Prammen menes at staa paa Bunden og være farlig for Sejladsen.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3559. (T). Nordsøen. Borkum-Riff Fyrskib NE. Vrag. Advarsel.**
(N. f. S. Nr. 48/5183. Berlin 1938.)
Vraget af den *estniske* Damp *Lenna* ligger sandsynligvis sunket paa c. $53^{\circ} 50' N.$ $6^{\circ} 14' E.$
- 3560. (T). Tyskland. Elben. Fyrskib Elbe I NNE. Lystønde forsvundet.**
(N. f. S. Nr. 48/5182. Berlin 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/2739 1938 meddeles, at den deri omtalte midlertidig udlagte Lystønde paa $54^{\circ} 02' 10'' N.$ $8^{\circ} 15' 00'' E.$ er forsvundet. Det er indtil videre forbudt at ankre eller fiske i Nærheden af ovennævnte Plads.
(E. f. S. Nr. 38/2739 1938.)

MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige
Efterretninger for Søfarende.

I. Østersøen.

- 1938
- 1/18 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
- 4/237 *Tyskland. Rügen: N. Undervandshindring.*
- 13/916 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag „Katharina Peppa“.* Vrag afmærket.
- 35/2534 *Tyskland. Stolpe Banke S.* Vraglystøndes Plads.
- 37/2656 *Estland. Finske Bugt. Tallinn Fyrskib* midlertidig ombyttet.
- 37/2657 *Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib* midlertidig ombyttet.
- 41/2920 *Polen. Danzig Bugt. Hel.* Taagesignal midlertidig forandret.
- 44/3119 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Högarna Fyr.* Taagesignal forandres.
- 47/3408 *Danmark. Lolland S.-Kyst. Rodby Havn.* Dybde aftaget.
- 49/3497 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Greifswalder Oie N.* Vrag.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 1938
- 1/21 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.
- 1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri.* Signal for Skydning.
- 1/24 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
- 1/25 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnede* Fort.
- 1/32 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
- 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
- 1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
- 11/729 *Sverige. Sundet. Hälsingborg.* Indløbet til *Norra Hamnbassäng.* Havnearbejder. Advarsel.
- 12/843 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense.* Oplysning om Dybde i gravet Rende. Advarsel.
- 26/1947 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnebygningsarbejder.* Advarsel.
- 35/2537 *Sverige. Sundet. Skanor Havn.* Sømærker midlertidig inddraget.
- 36/2608 *Sverige. Sundet. Malmö Havn.* Uddybningsarbejder. Advarsel.
- 42/2989 *Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib* midlertidig ombyttet.
- 43/3057 *Danmark. Sundet. Kalveboderne. Køge Bugt.* Skydeøvelser. Advarsel.
- 44/3135 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Avernako. Munkeby Fyr* forandres.
- 46/3266 *Danmark. Store-Bælt. Kerteminde Bugt m. v.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
- 46/3267 *Danmark. Store-Bælt. Musholm Bugt.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
- 46/3326 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.
- 47/3411 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa.* Fyrbelysning forandres.
- 49/3500 *Danmark. Sundet. Drogden.* Vrag „*Artemis*“.
- 49/3504 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klortlyb.* Oplysning om Dybde.
- 49/3556 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn.* Indsejlingsrende tilsandet.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak

- 1938
- 1/36 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs* Batteri. Signal for Skydning.
- 1/38 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Oplysning om Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignaler. Advarsel.
- 1/39 *Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S.* Vrag *Proven.*
- 1/41 *Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE.* Vrag *P. Madsen.*
- 12/911 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn.* Dybde aftaget.
- 13/943 *Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby. N.-lige Ledefyr.* Bagfyr midlertidig slukket. Midlertidigt Bagfyr etableres.
- 19/1426 *Danmark. Kattegat. Schultz's Grund.* Advarsel.
- 41/2931 *Danmark. Kattegat. Rosnæs Puller.* Fyr under Bygning.
- 44/3180 *Danmark. Kattegat. Anholt Havn.* Taagesignal forandres.

- 45/3198 *Danmark. Limfjorden. Vilsund. Bro under Bygning. Advarsel.*
 45/3255 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals NE. t. N. Vrag „Lynæs“.*
 46/3273 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Havn. Bundundersøgelser. Advarsel.*
 49/3510 *Danmark. Limfjorden. Agger Sund. Proveramninger og Prøveboringer. Advarsel.*
 49/3511 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.*
 49/3558 *Danmark. Isefjord. Hundested SSW. Sætterielt. Vrag.*

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1988
 1/47 *Danmark. Graadby og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler under daarligt Vejr.*
 12/913 *Nordsoen. Horns Rev NW. t. N. Vrag „Claus Bøge“.*
 15/1108 *Nordsoen. Terschellingerbank Fyrskib NW. Vrag.*
 24/1803 *Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.*
 28/2076 *Skotland. Firth of Forth. Rosyth. Skibsfartshindring.*
 32/2343 *Danmark. Horns Rev S. Oplysning om Vrag „Hero“.*
 37/2684 *England. Smith's Knoll Klokketønde ombyttes midlertidig.*
 38/2740 *Belgien. Wandelaar Fyrskib E. Vrag „Nippon“.*
 42/3013 *Skotland. Firth of Forth. Oplysning om Undervandshindringer. Advarsel.*
 44/3141 *England. Cross Sand Fyrskib ombyttes midlertidig.*
 47/3352 *England. Ray Sand Channel. Færligt Omraade. Mærketønder udlagt.*
 48/3438 *Danmark. Hanstholm. Mole og Havnefyrtør ødelagt.*
 48/3445 *Belgien. West Hinder Fyrskib midlertidig ombyttet.*
 48/3482 *Danmark. Skagerrak. Indsejlingen til Hirtshals Havn. Afmærkning forandres.*
 49/3519 *Norge. Rogaland. Utsira. Radiopejlstation midlertidig ude af Virksomhed.*
 49/3559 *Nordsoen. Borkum-Riff Fyrskib NE. Vrag „Lenna“. Advarsel.*

Island og Færøerne.

- 1988
 1/53 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.*
 1/55 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.*
 31/2291 *Island SE.-Kyst. Hornafjordur. Hvanney Fyr tændes ikke foreløbig.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1988
 1/78 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 1/79 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*
 1/80 *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*
 1/81 *Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmeldinger pr. Radiotelefon.*
 1/82 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.*
 1/83 } *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*
 21/1654 }
 1/84 *Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.*
 1/85 *Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande.*
 1/86 *Danmark. Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien.*
 1/87 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*
 1/88 *Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.*
 1/89 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*
 1/90 } *Bestemmelser for Ruter for Handelsskibe i Middelhavet og for Undervandsbaadsøvelses-*
 12/904 } *omraader.*
 20/1571 }
 1/91 } *Spanien. Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforekrifter.*
 13/1005 }
 2/145 *Britiske Øer og Nordsøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.*
 2/146 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*
 11/802 *Indberetning om færlige Skibsfartshindringer i udenlandske Farvande.*
 19/1482 *Spanien. Palma de Mallorca. Regler for Besejling.*
 22/1721 *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatronille.*
 43/3110 *Danmark. Store-Bælt. Lille-Bælt. Farvandet W. for Samsø og Aarhus Bugt. Øvelser med Miner og Ministrygning. Advarsel.*
 44/3175 *Spanien. Middelhavet. Base de Rosas. Mincspærring udlagt. Advarsel.*
 46/3323 *Baleariske Øer. Ibiza og Formentera. Fyr slukket.*

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forenings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"
Stiftet 1899
Aktiekapital 8. Millioner Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ og TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 - KØBENHAVN K.
Telefon 9316 Telge 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.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

DAMP-DYNAMOER
med Dampmaskiner System »Hindley«

fra
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Løvrigt leveres alle Arter af:

- | | |
|---------------------------|-----------------|
| Skibshjælpe maskiner | Fødevandsfiltre |
| Kulsyre-ildslukningsanlæg | Evaporatorer |
| Brændalarmeringsanlæg | Armatyr |
| Oliefyringsanlæg | Pumper |
| Staalpropeller | Ventilatorer |
| Oliefiltre | etc. |
| Fødevandsforvarmere | |



Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S af 1912.
 D/S »Svendborg«.
 J. Lauritzen.
 D/S »Norden«.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Torm«.
 D/S »Progress«.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 D/S »Orient«.
 D/S »Myren«.
 D/S »Vendila«.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 D/S »D. F. K.«.
 D/S »Dania«.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Heimdal«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Jutlandia«.
 Rederiet Andreas Christensen.
 D/S »Hafnia«.
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.
 Svitzers Bugserafdeling.
 D/S »Hetland«.
 D/S »Baltic«.
 D/S »Øresund«.
 Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.
 A/S Dampskibet »Finland«.
 D/S »Nautic«.
 D/S »Als«.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 D/S »Samsø«.
 D/S »Draco«.
 D/S »Activ«, Korsør.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.
 D/S »Phønix«, Esbjerg.
 D/S »Viking«.
 D/S af 1925, Esbjerg.
 Det Forenede Bugserelskab A/S.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys - Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIE TØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

Hellerup Kulimport A/S

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —
 Brasilien — Nordafrika — Italien —
 Spanien — Portugal — Frankrig —
 Belgien — Tyskland — Storbritannien —
 Island — Norge — Sverige — Danmark —
 Letland — Litauen — Estland —



DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 50

TORS DAG 15. DECEMBER 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

PLANØKONOMIEN OG SKIBSFARTEN

Statsminister *Staunings* sidste Skydebane Tale ved Journalistforbundets Aarsfest forleden kan give Anledning til en Kommentar ogsaa fra Skibsfartens Side. Statsministeren udtalte bl. a:

— Det har været rimeligt, at jeg nogle Gange beskæftigede mig med den Krise, der har voldt saa mange Ubehageligheder. Det er vel 6—7 Aar siden, at jeg pegede paa den Kendsgerning, at et nyt økonomisk System vilde bryde igennem, nemlig den saakaldte *Planøkonomi*.

Jeg forbandt ingen onde Hensigter med Nævnelser af det, jeg kunde se paa Vej mod os, men unaadigt blev det optaget. Der blev holdt Taler og skrevet Artikler mod den formastelige Idé, som Stauning indførte direkte fra Rusland. Nu staar det sikkert for alle som Vidnesbyrd om manglende Forstaaelse, for ikke at sige noget værre, naar man forsikrede, at det var Regeringens Hensigt at føre »Russerpolitik«, hvilket den Gang var det værste, man kunde sige om sine Modstandere.

Det gik selvfølgelig som forudset.

Jeg bebrejder imidlertid ikke nogen, at de gaar Udviklingens Vej, jeg fremhæver blot, at Angrebene var uden saglig Berettigelse. Jeg noterer med forholdsvis Tilfredshed denne Udvikling, thi den er mere *antikapitalistisk*, end Udøverne af det nye System vil vedkende sig.

Se ogsaa, hvordan det stiller sig ved Bedømmelse af Arbejdsløsheden. I min Barndom var der ogsaa Arbejdsløshed, men det medførte ikke, at man krævede af Estrup, at han skulde afhjælpe dette Onde. Nej, det var Erhvervenes Sag. Men nu, hvor en Verdenskrise har bidraget til Svækkelsen, og hvor den industrielle Udvikling medfører Rationalisering, nu er det Planøkonomiens Angribere, som er forrest med Krav om, at Staten ved Regeringen skal afskaffe Arbejdsløsheden. Endnu i Aarene 1927 og 1928 afviste Venstre kategorisk alle Henvendelser af den Art, men nu, 10 Aar efter, lyder Talen anderledes.

Skal Staten effektivt gribe ind paa dette Omraade, saa maa Planøkonomien ind i Bedrifterne. Indehaverne af Bedrifterne raader enevældigt over Bedriftsordningen. De raader for Bedriftens Rationalisering af Arbejdere, og de klamrer sig til en gældende Overenskomst om Arbejdstiden.

De kan imidlertid ikke bevare denne Stilling, fralægge sig alt Ansvar for Arbejdsløsheden og kræve, at Regeringen alene skal overvinde denne Samfundsskade, —og samtidig som Herrer over Produktionsordningen foretage Handlinger, der stadig forøger de Arbejdsløses Hær, særlig i Forsørgernes Rækker.

Det vil være naturligt, om Overvejelser optages i de interesserede Kredse, thi Problemet er ingenlunde egnet til overfladisk Bedømmelse.

Der skal fra Skibsfartens Side hertil svares, at man indenfor dette Erhverv ved enhver given Lejlighed har holdt sig fri af de Tendenser, Statsministeren omtaler. Der er ikke fra Skibsfartens Side rettet nogen Henvendelse til Staten om at gribe støttende ind, tværtimod, hvad man fra Skibsfartens Side har ønsket er selv at faa Lov til at varetage sine Interesser og ikke ved en Indblanding fra Statens Side faa hele Er-

hvervels Økonomi saa grundigt forkludret og ødelagt, at de alvorligste Konsekvenser maatte blive Resultatet. Skibsfarten har saa langtfra anmodet Regeringen om at faa Planøkonomien ind i sine Bedrifter. Skibsfarten har hævdet, at en Forandring af Arbejdstidsordningen vil være til ubodelig Skade for hele Samfundet, og det vil vi blive ved at hævde, men man kan ikke paa noget Punkt sige, at Skibsfarten har villet fralægge sig sit Ansvar, i det Øjeblik Staten holder sig paa Afstand med sine regulerende og tyngende Krav. Skibsfarten under sine Udøvere de bedst mulige Kaar, men Myndighederne maa ogsaa forstaa, at det er Erhvervet selv, der bedst kender disse Forhold, ved, hvor meget Erhvervet kan taale og hvad der vil være skæbnesvangert, hvis man gaar for skematisk til Værks.

Om man vil kalde Planøkonomi antikapitalistisk eller hvilke andre Ord man vil besmykke Begrebet med er os for saa vidt ligegyldigt, vi ønsker at sige kort og godt, at vi har ikke bedt Staten om noget — hverken om Støtte eller Indblanding, og vi mener fortsat, at dette Standpunkt er det mest holdbare, og det, der vil bringe de største Fordele og bedste Levevilkaar i det lange Løb for Erhvervet saavel som for dets mange Udøvere.

DANSK SKIBSFART OG ENGLAND

I Tilslutning til vor Artikel om ovennævnte Emne i forrige Nummer skal vi blot nævne, at »Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning« har gjort Mr. Baker Whites og Lloyds List' Betragtninger til Genstand for en nærmere Omtale, som Bladet slutter med følgende Ord:

Som vi ofte tidligere har fremhævet, kan man godt forstaa de engelske Rederes og Skibsbyggeres Uro i Anledning af den brydsomme Situation gennem den britiske Tonnages relative Tilbagegang og de britiske Værfters Arbejdsløshed, men man har derimod svært ved at forstaa disse gentagne Angreb paa den skandinaviske Skibsfart og den skandinaviske Skibsbygning som Aarsag til Misforholdene i England. Og at kaste sig over det lille Danmark med Trusel om ikke at ville købe dets Smør, Æg og Flæsk, fordi Landet har skaffet sig en i Forhold til dets Tonnage betydelig Skibsbygningsvirksomhed er ikke fair play og er absolut uengelsk. Forholdet minder om David og Urias smukke Hustru, naar man tænker paa, at England efter de sidste Lloyds Rapporter i det forløbne Kvartal byggede omtrent 8 Gange saa mange Skibe som Danmark og at det har en Flaade paa ca. 17½ Million Tons mod Danmarks beskedne 1,1 Million Tons.

Næppe har vi taget Stilling til Englændernes uretfærdige Angreb paa dansk Skibsbygning, før Meddelelsen fremkommer om det konservative engelske Medlem Lord Lloyd's Angreb i Overhuset paa den engelske Regering, fordi den ikke forlangte, at Danmark, Rusland og andre Lande, der sælger mere, end de køber i England, skulde benytte engelske Skibe til Transporten af Varerne. Bl. a. ønskede Lord Lloyd en Klausul indført i de forskellige Handelsstraktater herom, et Ønske, som den engelske Regerings særlige Talsmand i dette Spørgsmaal, Lord Runciman, dog slet ikke kom ind paa.

Fra dansk Skibsfarts Side maa Svaret blive, at da

vi sejler uden nogen Form for Subsidier og har de samme Udgifter som Englænderne, kan vi kun betegne Lord Lloyd's Angreb som uretfærdigt. For det første er der talrige engelske Baade, der beforder Varer til og fra Danmark, ikke blot Kulbaade, men ogsaa Baade til Transport af Landbrugsprodukter. For det andet er vore Ruter paa England gamle og indarbejdede gennem Menneskealdre, ligesom det kan siges, at dansk Skibsfart altid har været loyal overfor engelsk Skibsfart, bl. a. gennem vor Støtte af Englændernes Minimalfragtsbestræbelser. Lord Lloyd's Angreb er uberettiget paa samme Maade som Angrebet paa vor Skibsbygningsindustri er det.

KRIGSFORSIKRING OG GENERAL FRANCO'S BESLAGLÆGGELSE AF SKIBE

I følge »Lloyd's List« har General Franco i den senere Tid beslaglagt ikke saa faa Skibe, der kommer fra Sortehavet med Korn bestemt til forskellige europæiske Havne. Det synes navnlig at være gaaet ud over græske Skibe, men ogsaa Skibe af andre Nationaliteter er blevet indbragt i spanske Havne i de af General Franco besatte Omraader. Enkelte Skibe saavel som Ladninger er blevet prisedømte, men i nogle Tilfælde er kun selve Skibet blevet prisedømt, medens Ladningen er blevet frigivet.

Hvad Aarsagen til disse Beslaglæggelser er, har man vel ikke fuldt ud Rede paa. Beslaglæggelsen af de græske Skibe synes at skyldes den Omstændighed, at Franco-Regeringen har forlangt af Rederierne, at de skulde afgive visse Garantier for, at deres Skibe ikke fremtidig vilde sejle Ladninger til Barcelona-Regeringens Havne, og dette har Rederne for de nu beslaglagte Skibe formentlig vægret sig ved.

For nylig hørte man, at det under Panama-Flag sejlende Motorskib »Norseman« ex »Selandia« var blevet prisedømt; dens Ladning bestod af Korn bestemt til den norske Regering. Aarsagen var formentlig den foran omtalte.

Naar Ladninger tilbageholdes, skyldes det formentlig Mistanke om, at de ad Omveje helt eller delvis vil komme i Barcelona-Regeringens Besiddelse. Mistanken er naturligvis særlig stærk, naar Afskiberne er den sovjetrussiske Regering. I denne Forbindelse hør det erindres, at efter gammel Sædvane afskibes f. Eks. Korn- og Foderstof-Ladninger paa Konnossementer »til Ordre«, saaledes at en Omdestinering kan ske paa et hvilket som helst Tidspunkt under Rejsen. Mistanken vil saaledes kunne rettes mod enhver Ladning i ethvert Skib af enhver Nationalitet.

Under de beskrevne Forhold er det jo uundgaeligt, at Krigsforsikringspræmierne stiger meget betydeligt. Allerede nu noteres væsentlig højere Præmier for Afskibninger med græske Skibe end f. Eks. med skandinaviske, og de danske Søassurandørers Præmier har selvsagt maattet følge Verdensmarkedets.

For danske Importører vil det saaledes være af den største Interesse at vide, at Præmien for Krigsforsikring allerede nu er noteret til 3 pCt. og derover. Under de anførte Forhold er det ikke usandsynligt, at Krigsassurandørerne maa se sig nødsaget til, som det var Tilfældet under Verdenskrigen, som Forudsætning for Forsikringens Gyldighed at betinge sig, at der afgives Erklæring om, at ingen Del af Varerne vil blive videreeksporteret til Barcelona-Regeringen. En Forholdsregel som den anførte vil naturligvis virke ubekvemt, saa længe Afskibninger sker paa Konnossement »til Ordre«, men at Udviklingen tenderer imod en saadan Ordning, synes ubestridelig. Bliver den gennemført, vil den paa den anden Side medvirke til, at de paagældende Ladninger kan krigsforsikres til relativt lave Præmier som hidtil, og at dette vil være en ikke uvæsentlig Fordel, siger sig selv. En Ordning som denne praktiseres allerede af engelske Assurandører.

FRAGTRATETALET

Det danske Fragtratetal for November er beregnet til 127 — et Point lavere end for Oktober. Det er første Gang siden Maj, at Tallet har været nedadgaende. Udviklingen har i det sidste Aar været:

Aaret	1935.....	100
Oktober	1937.....	173
November	—	153
December	—	140
Januar	1938.....	137
Februar	—	130
Marts	—	126
April	—	125
Maj	—	123
Juni	—	123
Juli	—	123
August	—	125
September	—	128
Oktober	—	128
November	—	127

Tallet var paa sit højeste i September forrige Aar, og som det fremgaar af Tabellen, var Faldet meget betydeligt i de nærmest følgende Maaneder. Indtil Februar i Aar var der en Nedgang paa ikke mindre end 50 Points, men siden da har Bevægelsen været mere behersket og efter et Par Maaneders Stilstand noget stigende.

Oktober-Tallet ligger 28 Points over Gennemsnittet for 1935, og man bemærker endvidere, at Tallet fra Nytaar til nu kun er dalet med 10 Points mod i Foraaret 14 Points.

BEFRAGNING OG VALUTARESTRIKTIONER

Da den Opfattelse synes at være ret udbredt, at man uden Risiko kan bortfragte Skibe til Firmaer bosat i Lande, hvor der er Valuta-Restriktioner, naar man blot betinger sig, at Fragtbetalingen skal finde Sted f. Eks. i Lstr. i London, kan der være Grund til, skriver Nordisk Skibsreder-Forening nu i et Cirkulære, at gøre nærmere rede for dette Forhold. Det er ganske vist rigtigt nok, at naar man slutter til f. Eks. tyske Befragtere og samtidig betinger sig, at Fragten skal betales i London »before breaking bulk«, saa har det hidtil vist sig, at Fragten bliver betalt som aftalt.

Man maa imidlertid være opmærksom paa, at hvis denne Forpligtelse ikke opfyldes, har man næppe noget Middel til at fremtvinge Betaling i fri Valuta. Den Omstændighed, at Fragten skal betales »before breaking bulk«, medfører, at Tiden tæller, medens Skibet ligger paa Lossepladsen med Lasten inde, fordi Fragten endnu ikke er betalt. Men hvis Fragten overhovedet ikke betales, og Rederen bliver nødt til at udøve sin Panteret i Lasten for at skaffe sig Dækning, kan man ikke regne med som sikkert, at Rederiet har Ret til at sende Skibet til en anden Havn i et Land med fri Valuta og sælge Latsen der, for at faa sit Fragtkrav dækket. Man maa regne med, at man vil være henvist til at losse Lasten i den Havn, Skibet er bestemt for, og der sælge den til Dækning af Kravet. Man vil da kun opnaa Betaling i vedkommende Lands spærrede Valuta. Losser Skibet f. Eks. i en tysk Havn, vil man altsaa kun faa spærrede Reichsmark. Det har været anført, at den Slags spærrede Reichsmark i hvert Fald kan benyttes til Dækning af Skibsudgifter i Tyskland, men selv denne Anvendelse af Pengene er afhængig af Licens, saakaldt Genehmigung.

Foruden at man forsigtigvis maa regne med Vanskeligheder med at faa Fragten inkasseret i fri Valuta, maa man ogsaa regne med den Mulighed, at Certepartiet af en eller anden Grund ikke bliver opfyldt, og at der kan blive Tale om at gøre Erstatnings-

krav gældende overfor Befragterne. Selv om man har at gøre med et i og for sig første Klasses Firma, kan det jo tænkes, at der opstaar en bona fide Disput om Ret til at kansellere. Der kan f. Eks. blive Tale om, hvorvidt en Krigsklausul giver Befragterne Ret til at kansellere, eller om saadan Ret tilkommer dem, fordi Skibet kommer for sent til Lasteplassen. En Reder, som kommer i denne Situation og skal inkasere Erstatning for Kontraktbrud i Tyskland, vil kun faa tilkendt spærrede Reichsmark.

Ogsaa hvor det ikke kommer saa langt som til Kancellering, men hvor Befragterne under Henvi- ning til deres Kancelleringsret forsøger at faa Skibet til en lavere Fragt, vil Befragterne tage Fordelen af den Omstændighed, at de naa sagsøges i et Land, hvor der er Valutavanskeligheder. Selv om Rederen med temmelig stor Sikkerhed kan gaa ud fra, at han vil vinde en Erstatningssag, saa man han i et saadant Tilfælde ofte for at reducere Tabet mest muligt, akcep- tere en lavere Fragt i fri Valuta fremfor et Erstat- ningskrav i spærrede Reichsmark. Særlig hvor det gælder Tidsbefragtning, er det af disse Grunde meget betænkeligt at acceptere en Befragter, som er bosat i et Land, hvor der er Valutarestriktioner.

Nordisk Skibsrederforening slutter derfor med det Raad til de Redere, som underhandler om den Slags Forretninger, altid at stille som Betingelse, at Kon- traktens Opfyldelse garanteres af et Firma, som er bosat i et Land med fri Valuta.

HANDELEN MED FRANCO-SPANIEN

Der vil nu blive truffet Afgørelse om Udnævnelse af en dansk Agent og eventuelle Underagenter i Franco-Spanien, der paa tilsvarende Maade vil blive repræsenteret her i Landet. Forudsætningen for den- ne Form for en Forbindelse mellem de to Lande er blevet aftalt af Kontorchef i Udenrigsministeriet *Hjalmar Collin*, der er vendt tilbage til København efter en Maanedes Ophold i Spanien.

Kontorchef Collin har bl. a. i Burgos forhandlet med de danske Erhvervsorganisationers udsendte Re- præsentant, Konsul *Hedegaard* og Franco-Regeringen om Udsigterne for fornyet Sainhandel mellem Spanien og Danmark. Nogen endelig Aftale blev ikke truffet, men der er gode Muligheder for en Vareudveksling — fra dansk Side skal der eksporteres Klipfisk og eventuelt Æg og visse Maskiner. Sainhandelen kan paabegyndes, saa snart Udnævnelsen af Agenter har fundet Sted fra begge Sider.

REDERIET J. LAURITZEN OG »ATLAS«

Rederiet J. Lauritzen har i disse Dage erhvervet Aktiemajoriteten i Maskinfabriken »Atlas«. Her- om udsendtes følgende officielle Meddelelse.

Rederiet J. Lauritzen har i Løbet af det sidste Aar opkøbt Aktiemajoriteten i Maskinfabriken Atlas, Kø- benhavn. Det er Aktiemajoritetens Hensigt at søge Samarbejde med Fabrikens Ledelse og Bestyrelse for yderligere at konsolidere Selskabet.

Skibsreder Knud Lauritzen oplyser, at det ikke er Rederiets Hensigt at foreslaa Forandringer med Hen- syn til Atlas' Formaal og Ledelse, da Atlas er en god Fabrik, og den har en udmærket teknisk og kommer- ciel Ledelse. For Rederiet Lauritzens Vedkommende er der her Tale om en Pengeanbringelse, som man har anset for fornuftig, hvortil kommer, at et Samarbejde f. Eks. med Aalborg Værft, som Rederiet ejer, er mulig.

Hvor stor en Del af Atlas' 3 Millioner Kr. store Ak- tiekapital man har erhvervet, ønskede Skibsreder Lau- ritzen ikke at oplyse, men henviste til, at man dispo- nerer over mere end de 50 pCt.

Der er ogsaa Tilfredshed i Atlas' Ledelse, siger For- manden, Dr. Rud. Christiani, som oplyste, at Skibs- reder Lauritzen, inden Udsendelsen af den officielle

Meddelelse, havde opsøgt ham og redegjort for For- holdene. Dr. Christiani udtrykte i øvrigt sin Tilfreds- hed med, at Atlas faar Interesser tilfælles med det Lauritzenske Rederi, der gennem sin vidtforgrene- de Skibsfartsvirksomhed vil have Betingelser for at støtte Atlas' Eksportindsats. Rederiet ejer desuden Værftet i Aalborg og Esbjerg Hermelikfabrik, med hvem et Samarbejde muligvis ogsaa kan etableres.

ENGLANDS EKSPORT-GARANTIER

Det nye Lovforslag om Eksportgarantier har væ- ret til Behandling i Underhuset. Forslaget gaar ud paa, at Handelsministeriets Bemyndigelse med Hen- syn til at yde Eksportgarantier, som nu ialt beløber sig til 50 Mill. Lstr., skal udvides til at omfatte 75 Mill. Lstr. Forslaget indeholder nye Bestemmelser med Hensyn til at yde Eksportkrediter og giver Han- desministeriet nye Bemyndigelser, der gør det muligt for dette at yde Garantier uden først at henvende sig til den nuværende raadgivende Komité. Dette har hidtil været nødvendigt i Tilfælde, hvor Regeringen blev opfordret til at dække Eksport af Varer under Betingelser, der strengt taget ikke var baseret paa han- delsmæssige Grunde, men som ansaas for nyttige af nationale Hensyn. Regeringens Forpligtelser i Hen- hold til det nye Forslag er begrænset til 10 Mill. Lstr.

Det forlyder, at Anliggender, der skal falde ind un- der det nye Forslag, vil være af mere politisk end handelsmæssig Karakter. Indtil nu er Krigsammuni- tionen ikke faldet ind under Lovens Bestemmelser, men selv om et almindeligt Forbud mod Eksport af Krigsammunition betragtes som nyttigt, har en altfor streng Fortolkning af de gældende Bestemmelser dog medført den abnorme Tilstand, at det var umuligt at lade Eksportgarantierne omfatte Udførelse af f. Eks. Regnfrakker til militære Formaal. De Bemyndigelser, der er indeholdt i de nye Lovforslag, omfatter alle Va- rer bortset fra Vaaben. Siden 1926, da Garantiplanen traadte i Kraft, har de af Eksportkredit-Departementet ydede Garantier beløbet sig til over 180 Mill. Lstr. incl. næsten 43 Mill. i Fjor.

SEJLSKIBS-UDDANNELSEN

Under Finanslovdebatten kom Hr. Boeck-Hansen i Forbindelse med de tidligere omtalte Betragtning- er om Skibsfartens Stilling ogsaa ind paa Uddannel- ses-Spørgsmaalet og anførte, at det ikke var tilstræk- keligt at have to Sejlskoleskibe, saa længe man opret- holdt Kravet om Sejlskibsuddannelse som Betingelse for at blive Navigator.

I sit Svar udtalte Ministeren for Handel, Industri og Søfart, at det var et stort og betydningsfuldt Spørgsmaal, der er Genstand for megen Interesse i Søfartskredse. Ministeren pegede paa, at der foruden Skoleskibene »Danmark« og »Georg Stage« ogsaa fin- des et tredje Skoleskib, nemlig Rederiet J. Lauritzens Skoleskib »Fanø«, og at dette Rederi er desuden i Færd med at bygge endnu et mindre Skoleskib. No- gen Overflod af Skoleskibe er der dog ikke.

Ministeren kunde i denne Forbindelse oplyse, at det som Følge af Sejlskibsflaadens Tilbagegang siden Gennemførelsen af Søneringsloven i 1916 har været nødvendigt at indføre en Dispensationspraksis med Hensyn til de Krav til Sejlskibsuddannelse, som Sø- næringsloven stiller, saaledes at der nu som Betin- gelse for at komme paa Navigationsskole og for at erhverve Bevis som Styrmand efter denne Dispensa- tionspraksis stilles Krav om mindst 12 Maanedes Sejls- skibsuddannelse enten i Skoleskib eller paa andet Sejls- skib eller Sejlskib med Hjælpenmaskine over 60 Tons Brutto udenfor Kystfart. Efter at denne Dispensa- tionspraksis er indført, har det hidtil været muligt at faa det tilstrækkelige Antal Styrmand uddannet, saa- ledes at der næppe i Øjeblikket kan siges at være Nød- vendighed for flere Skoleskibe.

Ministeren følger Udviklingen paa dette Omraade meget nøje — herunder ogsaa, hvad der sker i andre Lande —, og der vil — oplyste han — i Forbindelse med en kommende Revision af Søneringsloven blive Lejlighed for Rigsdagen til at tage Stilling til Spørgsmaalet om, hvilke Fartsbetingelser der skal stilles med Hensyn til Styrmands Uddannelse. Man maa gaa ud fra, at der i givet Tilfælde bliver forespurgt, hvordan Skibsfartens Stilling er i de foreliggende Tilfælde, da Spørgsmaalet er af overordentlig Betydning.

NYE MULIGHEDER FOR HANDELSTRAKTATER

Tyskland synes at være ængstelig for Isolering gennem Dannelse af en økonomisk Gruppe, paa Basis af den engelsk-amerikanske Handelsoverenskomst, og det skal have sat ny Fart i Overvejelserne om Mulighederne for en Handelsoverenskomst ogsaa mellem England og Tyskland, saaledes tilrettelagt, at der fremkom en vis Kontinuitet med den engelsk-amerikanske Overenskomst.

Engelsk-tyske Underhaandsforhandlinger har staaet paa angaaende denne Sag allerede gennem flere Maaneder; ganske vist er man paa Forhaand klar over, at der har været — og er — visse principielle Vanskeligheder, der skal overvindes.

Fra tysk Side har man under de hidtidige »Samtaler« ikke ment det af Interesse for Tyskland at faa andet eller mere end en engelsk-tysk Handelsaftale,

MEDDELELSER FRA DANSK

Udvidelse af Åbo Havn

Fornylig holdt Havneingeniør Georg Lind i Forretningsfolkernes Forbund i Åbo et Foredrag over de projekterede Nybygninger i Åbo Havn og gav en Oversigt over de paatænkte Om- og Udbygninger af Havnen.

Tanken om Udvidelse af Åbo Havn er opstaaet som Følge af den stadig voksende Trafik paa Havnen. Saaledes var den samlede Vareomsætning sidste Aar 575,000 Tons. Alene Træeksporten steg til henholdsvis 43,000 Stds. og 40,000 Kubikmeter. Dette var ganske vist en Rekord, men Omsætnings Størrelse har holdt sig ogsaa for indeværende Aar. Havneindtægterne, der sidste Aar indbragte ca. 17 Mill. Mk., er i Aar anslaaet til 17½ Mill. Mk., idet det svagere Trælast-Marked endnu ikke har gjort sig gældende. Åbo er forøvrigt nærmest en Importhavn.

Det ny Projekt kan deles i to Grupper, nemlig en der omfatter Ombygninger og Udbedringer, og en der gælder Nybygninger. Til første Gruppe kan henføres Uddybning af alle Havnens Farvande og Ombygning af Kanalbankkajen. Hovedindløbet skal ifølge Forslaget uddybes til 8 Meter. Kanalbankens 1150 m lange Kaj skal fuldstændig fornyes i Løbet af 7 Aar. Kajen skal opføres i Beton og Dybden ved Kajen skal andrage 8 Meter. Omkostningerne hertil er anslaaet til 15.5 Mill. Mk. Endvidere skal Aura Ås Kajer ombygges og en ny Kaj opføres nedenfor Barkers Fabriker.

Af Nybygninger kan nævnes en ny Kaj i den nordlige Del af Slottsfjorden eller syd for Runsalavejen. Denne bliver 260 Meter lang og forsynes med Lagerskure paa ca. 3000 Kv. Meter samt 4—5-Tons Kraner. Et nyt Indløb vil blive opmudret til den nye Kaj. Endvidere vil der blive lagt Jernbanespor fra Olichavnsbanen i Pahanemi til den nye Kaj og en Rangeringsbanegaard med 12 Skiftespor blive anlagt. Den nye Havn forbindes med Kanalbankshavnen ved en Landevej. Udgifterne til alle disse Arbejder anslaaes til 20 Mill. Mk. og Arbejderne skal være fuldførte i 1941. Paa Kanalbanken vil der paa de tidligere Olicomraader blive indrettet nye Lagerpladser og Industriomraader med et samlet Areal af 20,000 Kv. Meter.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Det internationale Kokskartel

En teknisk Delegation fra det internationale Kokskartel er for Tiden paa Studierejse i Norden. Delegationen bestaar af 12 Ingeniører fra England, Belgien, Holland, Tyskland og Polen. Formaalet med Rejsen er at undersøge, hvorledes Koksene anvendes, og hvilket andet Brændsel der findes. Delegationen har besøgt Sverige og derefter Finland, hvorfra den fortsatte til Danmark.

omfattende Samhandelen mellem de to Stater. Fra engelsk Side har man villet give den eventuelle Overenskomst større Rækkevidde, idet man har ønsket gennem Handelsoverenskomsten at faa præciseret respektive Tysklands og Englands Stilling overfor Verdensmarkedet som Helhed.

Paa et givet Tidspunkt stod de to, efter hvad der forlyder, Parter saa stejlt paa deres Standpunkter, at Forhandlingerne truiede med at gaa i Staa.

Som et aabenbart meget alvorligt ment engelsk Varsko til Tyskland kom derefter de bemærkelsesværdige Udtalelser, den engelske Minister Hudson nylig fremsatte i Underhuset og som vi bragte i sidste Nummer, hvori han stærkt paatalte de Handelsmetoder, Tyskland er kommen ind paa at anvende, og bebudede, at England i givet Fald vilde lægge sine Handelsmetoder om de Steder, hvor Tyskland søgte at presse sin Udenrigshandel og sin Eksport igennem.

Der er i Tyskland en vis Ængstelse for, at navnlig U. S. A. paa dette Grundlag skulde gaa ind for en skærpende Handelspolitik overfor Tyskland, med Assistance fra Engelsk Side. Og derigennem videre med Tilslutning fra forskellige Stater indenfor »Sterling-Klubben«.

Den Isolering, der vilde være Følgen deraf, vil Tyskland ikke kunne taale. Og der er Grund til at vente, at man fra tysk Side nu er mere tilbøjelig til Forhandlinger med England end tidligere. Dr. Schachts bebudede Besøg i England tyder ogsaa herpaa.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

De samlede Omkostninger ved Programmets Gennemførelse er beregnet til 47.5 Mill. Mk. Arbejderne er allerede paabegyndt.

Samtidig hermed har Havnemyndighederne udarbejdet et Forslag til en ny Toldbygning i 3 Etager, som anslaaes at ville koste ca. 9 Mill. Kr. Endvidere tænker man for at imødekomme Osteksportørerne, hvis Ønske det er at Osteksporten fra det sydvestlige Finland skal gaa over Åbo Havn, at opføre et Ostelager med Plads til 7—8000 Oste. Lageret skulde dog opføres saaledes, at en senere Udvidelse, hvis krævet, let kunde foretages. Lageret skal forsynes med Koleanlæg og Centralvarme og er anslaaet at ville koste 3—4 Mill. Mk. Med Henblik paa den ventede store Trafik til Olympiaden 1940 har Jernbaneledelsen henstillet, at Toldpavillonen paa Kanalbanken maatte blive ombygget.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Oktober Maaned 1938

I Oktober Maaned 1938 er udført 279,940 t. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 12,370 t., mod 227,839 t., deraf til Danmark 4,283 t., i September Maaned. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Frankrig	105,301 t.
Sverige	94,848 -
Italien	32,434 -
Danmark	12,370 -
Argentina	10,760 -
Belgien	8,959 -
Norge	7,818 -
Holland	5,950 -
Finland	1,500 -
	279,940 t.

Det svenske Fraglindex

Svenska Handelsbankens Fraglindex viser for November en Nedgang paa 5 Points til 119, hvilket praktisk taget ophæver hele Fragtstigningen i September og Oktober. Det er først og fremmest Korn- og Kulfragterne, der er dalet, de første med 9 Points til 140 og de sidste med 7 Points til 96. Træ- og Træmassefragterne er begge gaaet ned med 2 Points til henholdsvis 121 og 120.

Nyt Skib til Fyrvæsenet

Fyrvæsenet skal have et nyt Inspektionsskib til Aflossning af »Nordsøen«, der er bygget i 1898, og nu er ganske forældet. Det er Meningen, at det nye Skib skal være betydelig større end det gamle, da det skal kunne tage mindst to Lystønder à 10 Tons paa Fordækket. Efter Planerne skal det nye Inspektionsskib være paa ca. 350 Tons, og det skal kunne gøre en Fart af 12 Knob. Ud-

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Frugtmarkedet har i det store hele været uforandret i den forløbne Uge. River Plate har taget enkelte prompte Skibe til Minimalraten. Iøvrigt er der paa dette Marked sket det, at Tramp Shipping Committee har frigivet de Skibe, der var udlosset før 31. Oktober, og der ligger saaledes nu ca. 14 Skibe, som har Ret til at slutte.

For de øvrige Kornmarkeders Vedkommende er det mest fremtrædende Træk den temmelig store Befragning, der har fundet Sted i Northern range og Gulf til U. K. Disse Forretninger, der er gjort paa Minimalrate Basis, er saa vidt vides for største Delen for den engelske Regerings Regning. Fra Pacifikysten har der ligeledes været nogen Efterspørgsel efter Tonnage, og adskillige Baade blev sluttet til 24/- fra Portland og 23/- fra Vancouver til p. p. U. K.

Fra Australiën sluttedes der yderligere Tonnage paa Basis af Minimalraten til Europa med indiske, kinesiske og japanske Optioner. Iøvrigt forlyder det, at en stor Del af de tidligere fra Australien til Indien sluttede Skibe alligevel ikke vil komme til at losse i Indien, idet den nye Told, der er fastsat fra 1ste Januar, er saa høj, at den vil vanskeliggøre Salg af Korn paa det indiske Marked, og det menes derfor, at Befragterne vil være tvungne til at lade største Delen af de ca. 40 Skibe, der er sluttet, gaa til U. K. Con.

Paa de øvrige oversøiske Markeder har der været jævn Aktivitet. Scrap fra Northern range til Japan betaler \$4.-, Gulf/Japan er sluttet til 17/3d. og Scrap fra Californien til Japan indikerer for Januar/Februar Tonnage \$4.10.

Der er noget mere Liv i Sukkermarkedet fra Vestindien til Europa, og der kan antagelig i Dag faas 15/3d. fra Cuba til p. p. U. K./Cont.

Fra Pacifikysten noteres £6000.- Lumpsum for 460 cbft. Baad til Australien, og Baade af lignende

Størrelse er sluttet fra Columbia River til Shanghai til £6750.-.

Soyabønner har 2 eller 3 Gange gentaget 27/- Basis Antwerpen/Rotterdam for Januar, og der er endnu enkelte Baade for denne Position. For Februar indikeres 26/6d.

Ris fra Saigon indikerer 26/6 d. à 27/- for Februar/Marts.

De indiske Markeder er rolige. Ris fra Burma til Holland noterer 24/6d. for Februar, og fra Madras-kysten noteres 25/6d. à 26/- for Linsæd/Kerner til U. K. Cont. for Januar/Februar. Der er Mulighed for, at dette Marked maa betale højere Rater, saafremt det viser sig, at den stærke Tilgang af Tonnage, der var ventet paa Grund af det store Antal Baade, der skulde losse australsk Korn i Indien, udebliver.

Om de europæiske Markeder er der ikke meget Nyt at fortælle. Der kommer stadig enkelte Trælasterter i Markedet, men disse sluttet hurtigt bort, og til Trods for den sene Aarstid er det ugørligt at opnaa over Minimalraten. De udgaaende Kulmarkeder er uforandrede, d. v. s. Wales/Port Said 6/- og Wales/Lower Plate 10/-. Middelhavet/hjem viser ikke større Aktivitet. Rateniveauet er uforandret. Fra Sortehavet er Russerne aabne for Kul til Northern range til omkring 12/-.

Paa Timechartermarkedet cirkulerer adskillige Forspørgsler efter moderne Dieseltonnage for Perioder paa indtil 2 Aar. Rateniveauet ligger omkring 5/-. Nuen Rederne synes for største Delens Vedkommende tilbøjelig til at holde sig tilbage, idet det synes at være den almindelige Mening, at Niveauet næppe vil gaa længere ned. I Vestindiafarten er Forholdene meget rolige. Raterne ligger omkring \$1.- for 5000 Tonnere og \$1.15 for 4000 Tonnere.

giften anslaas til ca. 700,000 Kr., og der er nu for Finansudvalget fremsat Forslag om at bevilge 300,000 Kr. nu og Resten i det kommende Finansaar.

Det islandske Dampskibsselskabs Nybygningsplaner

Det islandske Dampskibsselskab har længe haft Planer fremme om at bygge et nyt Motorskib til Udenlandsruten. Denne Nybygning har Selskabet maattet gøre afhængig af, hvor stort Tilskud Staten kan yde hertil.

Selskabets Bestyrelse har nylig modtaget Svar fra Regeringen, hvori den lover at anbefale Allinget at yde Selskabet et ekstra aarligt Tilskud paa 150,000 Kr. i 10 Aar, til denne Nybygning. Selskabets Bestyrelse har dog endnu ikke taget afgørende Stilling til Regeringens Svar, men man venter, at Spørgsmaalet om Nybygningen vil finde sin endelige Afgørelse inden længe.

Beretning

Den danske biologiske Station har ved Direktør, Dr. phil. H. Blegvad udsendt sin 42. Beretning til Ministeriet for Landbrug og Fiskeri. Den indeholder følgende Bidrag: C. V. Otterstrom: Om planmæssig Udsætning af Laks- og Ørredyngel i Vandløb med særligt Henblik paa Gudenna-Omraadet. Erik M. Poulsen: Isinge i de danske Farvande, Bestands- og Vækstundersøgelse. Aage I. C. Jensen: Isingens Racer i de danske Farvande.

»Transaction tax« i Argentina

Det har tidligere været nævnt, at en Provesag om »Transaction tax« af Fragter i Argentina under Centrocon-Certepartiet var afgjort af Højesteret i Redernes Favør.

Man skulde derefter tro, at Spørgsmaalet var endelig løst, og at de argentinske Myndigheder vilde gaa med til, at den store Mængde Sager, som der var taget Stævning ud paa, uden videre kunne trækkes tilbage, og at de Beløb, som var deponeret for Afgiften, vilde blive frigjort. Det viste sig imidlertid, at Myndighederne til at begynde med ikke vilde gaa med til, at Dommen i Provesagen uden videre skulde være afgjort for alle de andre Sager. Flere norske Redere — meddeler Nordisk Skibsrederforening — som skrev til deres Agenter i Buenos Aires og

forlangte de deponerede Beløb frigjort, fik derfor det Svar, at det desværre endnu ikke lod sig gøre.

Nordisk Skibsrederforenings Advokat i Buenos Aires meddeler, at de havde temmelig store Vanskeligheder ved at faa vedkommende Myndigheder til at forstaa Forholdet. Særlig da der i Mellemtiden var skiftet Regering og de øverste Myndigheder repræsenteredes af nye Folk, som det er nødvendigt at overbevise om, at deres Forgængere i sin Tid var gaaet med til at kun en Sag skulde produceres som Provesag.

Der foreligger nu Meddelelse om, at Sagen endelig kan anses for ordnet, idet vedkommende Myndigheder nu har underrettet Domstolene om, at samtlige øvrige Sager kan trækkes tilbage mod at hver Part bærer sine egne Omkostninger.

Nye Skibsmæglere

Under 6. December er der gennem Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddelt S. Chr. Jansen, Horsens, Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i Sønderborg og K. Bülow Jensen Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i København med Forpligtelse til at have Forretningslokale eller Mangel heraf Bopæl i de nævnte Byer.

To nye Ordre til Odense Staalskibsværft

Odense Staalskibsværft har i de sidste Døse faaet to nye Kontrakter, Bestilling paa et Par store Tankbaade, som skal leveres til Norge. I det ene Tilfælde drejer det sig om en Tankbaad, som skal bygges til Skibsreder Westfall-Larsen i Bergen, og i det andet Tilfælde er det en Baad til Skibsreder Jahre, Stavanger.

De to Ordre er hver paa ca. 15,000 Tons og begge Skibene skal leveres i 1940.

Indviklet Erstatningssag

Ved Retten i Aarhus er rejst en flersidet Erstatningssag i Anledning af den engelske Damper »Bassa«s Kollision med Kulkompagniets Kran i Aarhus Havn i December i Fjor.

Skaden paa Kranen er opgjort til ca. 80,000 Kr., hvortil kommer Krav om Erstatning for Driftstab. I alt forlanger Kulkompagniet ca. 85,000 Kr. i Erstatning. For-

sikringselskabet »General« har udredt de 80 pCt. af Skuden. Da man imidlertid fra Forsikringselskabets Side mener, at Paasejlingen skyldes Fejlmanøvrering om Bord paa Damperen, har man anlagt Sag mod Rederiet Elder Dempster Lines Ltd. i Liverpool, som man kræver dømt til at betale de 52,000 Kr., Forsikringselskabet har maattet udbetale. Endvidere har Kulkompagniet anlagt Sag mod Rederiet for at faa sine Udgifter paa 32,000 Kr. erstattet.

Rederiet paastaar sig frifundet og hævder, at der ikke foreligger nogen Fejlmanøvre, men at Fejlen maa ligge hos Kulkompagniet, der ikke havde ladet Kranen forhale, da man var færdig med Losningen af »Bassa«. Havde man kørt Kranen bort fra Damperen, var der ingen Skade sket.

Aarhus Havn var tilsagt til Processen, da Rederiet agter at anlægge Sag mod Havnen, hvis det bliver dømt til at betale Erstatning. Der var nemlig en af Havnens Lodser om Bord paa Damperen, da Uheldet skete.

»Akti«s Forlås

Den tyske Passagerdamper »La Plata« ankom forleden til Baest Red med 15 overlevende af Mandskabet paa den græske Damper »Akti«, som var kollideret med »La Plata« og sank i Løbet af et Minut. 17 Personer omkom, deriblandt Skibets Kaptajn, der hed Vardavas, og Skibets Maskinmester, der hed Constantinu.

Til Bunds i Danzigs Havn

Den polske Fragtdamper »Tozew« er pludseligt sunket i Danzigs Havn. I Løbet af et Minut forsvandt Skibet under Vandoverfladen. To Mand af Besætningen var indsluttet i en af Kahytterne.

Engros Priserne

Engros Pristallet for November er af Statistisk Departement beregnet til 110 eller eet Point lavere end Oktober-Pristallet. Importvarernes Pris har holdt sig paa 111, mens Eksportvarerne er faldet fra 113 til 111 og Hjemmemarkedsvarene fra 110 til 109.

For de enkelte Varegrupper er Fald konstateret for animalske Levnedsmidler (fra 120 til 118), Foderstoffer (111 til 109) og Træ og Papir (112 til 111), mens der noteres Stigning for Godningsstoffer (103 til 104). For de øvrige Grupper er Indekstallet uændret.

I November i Fjor var Pristallet 121, nemlig for Importvarer 128, for Eksportvarer 120 og for Hjemmemarkedsvare 116.

Ændringer i Valutacentralen

Fra og med Fredag den 9. December 1938 fastsættes indtil videre til Brug ved Attesternes Afskrivning paa Indforselsbevillingerne følgende faste Omregningskurser:

New York Dollars fra 4.84 til 4.79, Hamborg Reichsmark fra 193.40 til 191.65, Paris Francs fra 12.70 til 12.75, Antwerpen Belgas fra 81.85 til 80.55, Zürich schw. Francs fra 109.90 til 108.40, Rom Lire (Clearingkurs) fra 24.90 til 25.36, Amsterdam Fl. fra 263.15 til 260.10, Prag czekoslov. Kr. 16.70 til 16.55, Warszawa Zloty fra 91.40 til 90.50.

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i November Maaned 1938

Hjemland	Antal Anløb	R. T. N.
Danmark	326	81,105
Island	1	524
Norge	14	19,039
Sverige	24	5,600
Finland	8	6,527
Rusland	1	1,101
Estland	3	1,711
Lettland	2	1,998
Tyskland	28	5,148
England	5	10,252
Holland	8	2,507
Tilsammen	420	135,512
Heraf Rutebart	148	58,635

»Dana« skal bygges om

Det har vist sig, at det nye Havundersøgelsesskib »Dana«, der har kostet godt en Million Kroner, ikke er saa sødygtigt, som man kunde ønske. Allerede da Skibet i Maj vendte tilbage fra et Togt til Færøerne, afgav den videnskabelige Leder af Togtet en Indstilling, hvori det hed, at man burde udskyde nogle paatængte yderligere Undersøgelser under Hensyn til, at Skibets Sødygtighed ikke var fuldt tilfredsstillende. Skibets Fører har senere karakteriseret »Dana« som uegnet til Anvendelse under særlig daarlige Vejrforhold, og en Rapport, der blev afgivet efter Togtet til Island og Færøerne i August, fastslaar, at Skibets Stabilitet er upaalidelig og Skruens Drivkraft for ringe under opstaende daarligt Vejr. Tillige

har Erfaringerne vist, at Lastrummene er for smaa, og under ugunstigt Vejrforhold har Skibet Vanskeligheder ved at trække den store Trawl.

Der er nu udarbejdet et Forslag til Afhjælpning af de konstaterede Mangler. Der vil hertil medgaa en Udgift paa ca. 150,000 Kr., og Ministeren for Landbrug og Fiskeri har forelagt Finansudvalget Forslag om at yde en Bevilling paa dette Beløb. De nødvendige Ændringer af Skibet, der bl. a. vil komme til at gaa ud paa, at det forlænges med fire Meter, skal udføres paa det Værft, der har bygget »Dana« nemlig Frederikshavns Værft.

Danske Sejlskibsrederiers Protectionsclub

Danske Sejlskibsrederiers Protectionsclub har afholdt sin aarlige Generalforsamling i Svendborg, hvor Formanden, Direktør P. M. Petersen, bød velkommen.

Klubbens Sekretær, Landsretssagfører A. L. H. Elmquist, Svendborg, aflagde Beretning om Klubbens Virksomhed i det forløbne Aar.

Der havde i 1937 været behandlet 2 Sager af principiel Betydning fra de foregaende Aar. Den ene angik »Natalia«s Grundstødning i Kalixdistriktet foraarsaget ved grov Uagtsomhed fra Lodsens Side. Der havde været anlagt Sag imod den svenske Stat. Ved Underretten var Staten frifundet. Ved Hofretten var Staten blevet dømt til at betale 12,546 Kr. 32 Øre i Erstatning plus Omkostninger 1000 Kr. Ved Højesteret var Staten blevet frifundet.

Den anden Sag af principiel Betydning angik 3-m.-Sk. »Noah«s Indtagning af giftig Last i Wiborg. Skibet havde indtaget en Ladning Ferrosilicium. Det viste sig, at den indeholdt farlige Gasarter, som medførte en Sømands Død. Myndighederne forbød Skibet at sejle med Lasten, som blev opløst.

Protectionsclubben anlagde for Skibet Sag imod Afskiberen, idet man krævede denne dømt til at betale Skibet Erstatning for den tabte Fragt. Afskiberen blev ved Underretten og Hofretten dømt til at betale 221.10.10 Lstr., 1,008 Kr. 62 Øre samt 6,800 Fmk. i Procesomkostninger. Sagen blev appelleret til Højesteret men inden Sagen blev behandlet der, blev den opgivet af Afskiberen, saaledes at Rederiet fik de ved Hofrätten tilkendte Beløb.

Løvrigt havde der i 1937 været behandlet 29 nye Sager, hvoraf 22 var blevet ordnet helt eller delvis, medens 6 var opgivet og 1 faldet bort.

Til Bestyrelsen genvalgtes Skibsreder A. E. Sørensen og i Stedet for afdøde Skibsreder R. P. Rasmussen valgtes Skibsreder G. Jacobsen, Troense.

Nippon Yusen Kaisha

Det japanske Stor-Rederi, Nippon Yusen Kaisha, der fornylig traadte i Samarbejde med Det Østasiatiske Kompagni, Svenska Østasiatiske Kompagni og Will. Wilhelmsen i Linietransporten fra de skandinaviske Lande til Østasien, har afholdt Generalforsamling i Tokio og deklareret 6 pCt. Udbytte.

Præsidenten, Mr. N. Ohtani, berettede, at efter at der til Reservefond, Afskrivninger etc. var afsat 5,435,000 Yen, fremkom der en Netto-Fortjeneste af 4,286,000 Yen. Ved af Netto-Fortjenesten med Tillæg af det fra forrige Regnskab overførte Beløb at udrede Dividenden samt henlægge 1,500,000 Yen til Ekstra Reservefond, bliver der en Saldo af 2,632,000 Yen, som foreslaas overført.

Præsidenten udtalte, at Nedgangen i Fortjenesten havde sin Aarsag i den fortsatte verdensomspændende Depression og Demoraliseringen af Handelen paa Kina som Følge af Kontrol Forholdsreglerne, men Selskabet var dog i Stand til at henlægge yderligere 1,500,000 Yen til den særlige Afskrivningsfond.

Til Direktører nyvalgtes Mr. Y. Nagashima, Kaptajn S. Oya og Mr. K. Kanakura, og til Auditor valgtes Mr. R. Amano. Mr. R. Kanakura skal virke som udøvende Direktør med Opholdssted i London.

Ny Overforvalter i Frihavnen

Den fungerende Overforvalter i Frihavnen E. Jonsson har nu modtaget fast Ansættelse i Stillingen fra Nytaar at regne. Den nye Overforvalter er 44 Aar og har været i Frihavnens Tjeneste i ca. 20 Aar som Overforvalterens Assistent. I flere Maaneder, siden nu afdøde Overforvalter Jørgensen blev syg, har Hr. Jonsson været fungerende Overforvalter.

Engelsk Skibsreder dræbt

Da den 70-aarige Formand for Booth Dampskibsselskab, Charles Booth, forleden vilde aabne et Vindue paa tredje Sal i sit Hus i Belgravia-Distriktet, fik han Overbalance. Han styrtede ud af Vinduet og blev dræbt paa Stedet.

Udvandringschef, Kaptajn Borch død

Udvandringschefen, Kaptajn Casper Borch er pludselig død, 53 Aar gammel. Kaptajn Borch havde været Officer i Hæren og senere i Udenrigsministeriets Tjeneste. I 1934

udnævntes han til Chef for Statens Udvandringskontor, hvor hans mest omlatte Arbejde blev Organiseringen af Udvandringen til Venezuela.

Savnet Svendborgskonnert

Politiet i Svendborg har fnaet Anmodning om at efterlyse Skonnerten »Peter« af Svendborg, der den 22. November afgik fra Grenaa til Halmstad med en Ladning gammel Jern. Man har ikke siden hørt fra Skibet. Om bord paa »Peter« var to Mand, nemlig Skipper Rasmus Hansen Rasmussen og Ungmand Thorvald Magnus Petersen, begge af Thure.

Den nye »Mauretania«

Cunard White Star Lineren »Mauretania« kommer paa Jomfrurejse fra Liverpool til New York den 17. Juni 1939, og dermed følger den samme Rute som sin berømte Forgænger, der i omtrent en Menneskealder var Indehaver af det blaa Baand.

Naar »Mauretania« den 1. Juli 1939 afsejler fra New York, gaar den ind paa sin faste Rute: Southampton—Cherbourg—New York.

I Øjeblikket ligger »Mauretania« i Birkenhead ved Liverpool, hvor 3000 Mand er travlt beskæftiget med at gøre den klar til den første Rejse. Siden Stabelafbløningen den 28. Juli er Arbejdet skredet rask fremad. En af de største og vigtigste Opgaver var at faa installeret de 6 mægtige Dampkedler, der hver vejer 110 Tons. Skroget er 250 Meter langt og 28 Meter bredt. Fra Køl til Mastetop maa-ler »Mauretania« 68 Meter. Der er 24 Redningsbaade, og deraf er to motordrevne og har Radioanlæg.

Der knytter sig særlige Forventninger til Skibets 3. Klasse, som benævnes som »Det 20. Aarhundredes tredje Klasse«.

Flensborgs Skibe

I disse Dage holdes der i Flensborg en Skibsfartsudstilling af mere end almindelig Interesse, idet det her er lykkedes Direktøren for Flensborgs Kunstindustrimuseum, Dr. Fuglsang, at samle en overvældende Mængde af Billeder og andet Materiale til Belysning af den Udvikling, som Byens Skibsfart er undergaaet i de sidste 300 Aar.

Ved Aabningshøjtideligheden fremhævede Dr. Fuglsang bl. a. den Interesse, der fra dansk Side var vist Udstillingen ved at laane den »Flensborghus« smukke Billedsamling. Ved samme Lejlighed understregede Direktøren den stærke Stilling, som Flensborgs Skibsfart havde haft inden for det gamle danske Rige, idet f. Eks. i Slutningen af det 16. Aarhundrede Byens Handelsflaade var en Fjerde-

del større end København. Svenskekrigen havde derefter tilintetgjort Byens Velstand, og i 1677 finder man kun 18 Skibe opført paa Skibslisten. Den store nordiske Krig 1700—1720 bragte atter store Tab til Flensborgs Skibsfart, men i 1937 er man dog naaet op paa 50 Skibe, og København og Flensborg fører i den kommende Tid en Vædekamp om Pladsen som Landets førende Søfartsby. I Aaret 1742 staaer de to Byer saaledes med henholdsvis 116 og 110 Skibe med tilsvarende Tonnage. Aarhundredets Slutning bringer en overvældende Fremgang for Flensborg, idet Danmarks Stilling som neutral Stat under Revolutionskrigene skaber hidtil ukendte Muligheder for Søhandelen. Ikke mindre end 300 Skibe er i denne Periode hjemmehørende i Flensborg! Men da Danmark saa drages ind i Krigen med England i 1807—14 rammes Flensborgs Flaade af hele Landets Ulykke, og Størstedelen af Skibene falder som Ofre for engelske Kapere. I den følgende Fredsperiode lykkes det dog til en vis Grad at genrejse Flaaden, og særlig Handelen paa Vestindien bringer nu Rigdomme til Byen. Ikke mindst fra den Periode har Udstillingen en smuk Samling Billeder, hvor man ser Flensborgs Skibe under Dannebrog.

PERSONALIA

Dødsfald

Kontorchef i Københavns Frihavns-Aktieselskab A. Wulff er afgang ved Døden i en Alder af 66 Aar. Kontorchef Wulff, der var Chef for Stykgodssekspeditionen, havde været ansat i Frihavnselskabet i næsten 40 Aar og tjent sig op gennem Graderne. I det sidste Aars Tid havde han været svagelig, og havde søgt sin Afsked.

Phv. Havneingeniør Carl Jensen er død, 66 Aar gammel. I Foraaret fejrede han sit 40 Aars Jubilæum ved Københavns Havnevæsen og for kun 2 Maaneder siden trak han sig tilbage. Han kunde se tilbage paa et langt og virksomt Liv i Havnens Tjeneste. Efter at være blevet cand. polyt. blev han ansat her, og hele hans Livsværk udførtes i denne Stilling. For Havnens Udvikling har saavel hans Brokonstruktioner som andre tekniske Arbejder haft Betydning. Han var højt anset som Tekniker og afholdt i vide Kreise.

Købmand Carl Nielsen, Onsbjerg, er pludselig død, ramt af en Hjertelammelse. Købmand Nielsen, der blev 55 Aar gammel, var Formand for Dampskibsselskabet Aarhus—Samsø og for Aktieselskabet Selvig Havn.

POSITIONSLISTE PR. 13. DECEMBER 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Helsingør 7.12.
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Hamburg 10.12.
s.s. *Aarø* afg. Leningrad 5.12. til Immingham.
s.s. *Aase* afg. Leghorn 28.11.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Dakar 25.11.
s.s. *Absalon* afg. Gdynia 5.12.
m.s. *African Reefer* pass. Cristobal 7.12.
m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, afg. Hongkong til Shanghai 12.12. udg.
s.s. *Agnete* afg. Vlissingen 7.12. til Dakar.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Flushing 8.12. til Alexandria.
s.s. *Alabama* afg. Rio 12.12. til Bahia.
s.s. *Alf* afg. Kbhvn. 6.12.
s.s. *Alfa* ank. Genoa 11.12.
s.s. *Algarve* afg. Haifa 5.12. til Gibraltar.
s.s. *Algier* afg. Catania 10.12. til Lissabon.
m.s. *Almena* afg. New York 9.11. til Port Williams.
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Bangkok 6.12.
s.s. *Alssund*, Hansen, afg. New York 7.12. via Sydney, N.S., til Rotterdam.
m.s. *American Reefer* ank. Nakskov 12.12.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Gøteborg til Kbhvn. 14.12. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 30.11.
s.s. *Anna* ank. Antwerpen 9.12.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Shanghai 5.12.
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Landsend p. R. t. New York 12.12. udg.
s.s. *Anne* pass. Gibraltar 1.12. p. R. t. Alexandria.
m.s. *Argentina* afg. Stanvanger 12.12. til Kambo.
m.s. *Arizona* ank. Rosario 9.12.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Bordeaux 5.12.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Yawata 11.12.
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Javahead p. R. t. Las Palmas 8.12. hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Danzig 11.12.
s.s. *Aslaug* pass. Gibraltar 10.11. p. R. t. Jaffa.
m.s. *Asnæs* pass. Skagen 11.12.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Yokohama 9.12.

s.s. *Astra* ank. Hull 6.12.
s.s. *Astrid*, Madsen, i Timecharter paa West Indien.
m.s. *Australian Reefer* ank. Nakskov 9.12.
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Baas Str. p. R. t. Port Pirie 11.12. udg.
s.s. *Avance* ank. Amsterdam 29.11.

B

s.s. *Belgien* ank. Kbhvn. 12.12.
m.t. *Bente Mærk* afg. Falmouth 3.12. til Bilbao.
s.s. *Bergenhus* af. Christianssand 12.12. til Kbhvn.
s.s. *Bertha* ank. Nordenham 5.12.
s.s. *Bes* pass. Helsingør 12.12.
s.s. *Betta* ank. Sete 12.12.
s.s. *Betty Mærsk* pass. Mumbles 25.11. udg.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Charlottetown 9.12.
s.s. *Birgitte* afg. Malta 28.11. til Haifa.
s.s. *Birte*, Andersen, ank. Aberdeen 10.12.
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Gøteborg 9.12.
s.s. *Bonita*, Duhn, ank. Kbhvn. 12.12.
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Southampton til Marseille 12.12. udg.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rotterdam 10.12.
s.s. *Brasilien* ank. Santos 7.12.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Buenos Aires 11.12.
s.s. *Britta* ank. Liverpool 12.12.
s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 3.12. til Alexandria.
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. Pentland Firth 11.12. p. R. t. Boston.
s.s. *Brynhild* afg. Natal 7.12. til Madeira.

C

ms. *California* ank. Kbhvn. 9.12.
m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Panama Canal p. R. t. Los Angeles 13.12. udg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Azorerne 12.12.
s.s. *Carmen* ank. Genoa 13.12.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Curacao 27.11.
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 12.12.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Aden 18.11. til Japan.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

13.12.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEW YORK.....	481,75	AMSTERDAM.....	261,85
BERLIN.....	193,00	STOCKHOLM.....	115,50
PARIS.....	12,75	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,30	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	109,05	PRAG.....	16,60
ROM.....	25,55	WARSZAWA.....	91,40

m.s. *Chile*, Larsen, afg. Lorenzo Marques til Sydney 5.12. udg.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. San Pedro 10.12.
 m.s. *Chr. Holm* afg. Bahia 6.12. til Carinito.
 s.s. *Christiansborg* ank. Nørresundby 7.12.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Paramaribo 3.12.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 23.11. til Rio de Janeiro.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. København 11.12.
 s.s. *Clara*, Jensen, ank. Rostock 6.12.
 m.s. *Columbia*, Bronér, ank. Singapore 10.12.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Beira 27.10. til Durban.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Huelva 6.12.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 12.12.
 s.s. *Dagmar Clausen* ank. Aarhus 1.12.
 s.s. *Dagmar* ank. Oslo 13.12.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Cebu til Singapore 11.12. hjg.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Nyborg 5.12.
 m.s. *Danmark* ank. Aruba 12.12.
 s.s. *Delaware* afg. New Orleans 10.12. til Norfolk, Va.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Havre Rds. 7.-8.12. til Zeebrügge.
 s.s. *Edu. Nissen* afg. Quebec 28.11.
 s.s. *Effie Mærsk* afg. Danzig 6.12. til Bayonne.
 s.s. *Egholm* afg. Kbhvn. 12.12. til Holbæk.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Malta 13.12.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Lake Charles 4.12.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Baltimore 2.12.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Jaffa 2.12.
 s.s. *Ellen* pass. Brunshüttel 5.12.
 s.s. *Ellensborg* ank. Aalborg 29.11.
 s.s. *Else* ank. Karskær 13.12.
 s.s. *Emanuel* ank. Avonmouth 10.12.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Tunis 5.12.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Bahrein 5.12.
 s.s. *Energi* ank. Oslo 10.12.
 s.s. *England*, Stengade, pass. Brunshüttelkoog 12.12. p. R. t. Bruges.
 s.s. *Enigheden* ank. Nyborg 9.12.
 s.s. *Erik Boye* afg. London 18.11. til Boston.
 s.s. *Erindring* ank. Nakskov 10.12.
 s.s. *Erna* afg. Hull 12.12.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Seattle til Portland 13.12. hjg.
 s.s. *Ester* ank. Wiborg 13.12.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Stettin 8.12.
 s.s. *Estrid* afg. Rio de Janeiro 25.11. til Hamburg.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Balbao 10.12. hjg.

F

s.s. *Fano*, Korff, ank. Göteborg 12.12.
 m.s.k. *Fano* afg. Danzig 13.12.
 s.s. *Finland* ank. Aarhus 8.12.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Kingston til London 2.12. hjg.
 s.s. *Flynderborg* afg. Glasgow 7.12.
 s.s. *Frankrig* afg. Havre Rds. 7.-8.12. til Bremen.
 s.s. *Fredensborg* ank. Sete 12.12.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Casablanca 12.12.
 s.s. *Freya* afg. Goole 3.12. til Hamburg.
 s.s. *Frida* afg. Iquique 13.12.
 s.s. *Frode* afg. Göteborg 8.12. til Boston, Mass.
 s.s. *Fylla* ank. Delfzyl 30.11.

G

s.s. *Georgia* afg. New York 23.11. til Oslo.
 s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 29.11. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Gerda* afg. La Nouvelle 9.12.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Huelva 7.12.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Panama 4.12.
 s.s. *Gorm* afg. New York 2.12. til Oslo.
 s.s. *Grete* afg. Montevideo 12.12.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. New York 4.12.
 s.s. *Gudena* pass. Skagen 29.11.
 s.s. *Guðrun* afg. St. John, N.B. 7.12. til Halifax.
 m.s. *Guðrun Mærsk* ank. New York 9.12.
 s.s. *Gunhild* ank. Svendborg 25.11.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Jaffa 1.12.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Chefoo 26.11. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* pass. Gibraltar 30.11. p. R. t. Jaffa.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Leningrad 7.12.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Ghent 11.12.
 s.s. *Halfdan* ank. Dunkirk 11.12.
 s.s. *Hanne* afg. Constantza 12.11. til Volo.
 s.s. *Hans Broge* ank. Ymuiden 8.12.
 s.s. *Hans*, From, ank. Danzig 14.12.
 s.s. *Hans Mærsk* pass. Hammershus 7.12. østg.
 s.s. *Harald* afg. Kbhvn. 8.12. til Manchester.
 s.s. *Harriet* pass. Brunshüttel 11.12.
 s.s. *Helene* ank. Ellesmere 9.12.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 11.12.
 m.s. *Helvig* ank. N. Waterweg 6.12.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Minatilan 28.1.
 s.s. *Henry Tegner* ank. London 9.12.
 m.s. *Herdis* ank. Las Palmas 3.12.
 m.s. *Hulda Mærsk* pass. Helsingør 25.11. nordg.
 s.s. *Hilde* afg. Malta 23.11. til Jaffa.
 s.s. *Hindsholm* afg. Swansea 12.12. til Kbhvn.
 s.s. *Holland* afg. Danzig 8.12.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Hamburg til Genoa 13.12. udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Preston 10.12. til Tyne.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Lisbon 4.12.
 s.s. *Inger Toft* ank. Kbhvns. Red 7.12.
 s.s. *Inger* ank. Køge 12.12.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Zeebrügge 12.12.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Immingham 10.12.
 s.s. *Ivar* afg. Göteborg 29.11. til New York.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 11.12.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Liverpool 30.11.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Flushing 7.12. til Venezuela.
 m.s. *Java*, Christensen, pass. Dover p. R. t. Hamburg 13.12. hjg.
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 10.12.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Wilmington 2.12.
 s.s. *Johanne* afg. Bowater 13.12.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Antwerpen 26.11.
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 13.12. til Aarhus og Aalborg.
 s.s. *Jonna* pass. St. Vincent 11.12.
 s.s. *Juliane* afg. Holbæk 8.12. til Danzig.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, pass. Ushant p. R. t. London 14.12. hjg.
 s.s. *Jutta* pass. Dungeness 13.12.
 s.s. *Jytte* ank. Kbhvn. 7.12.
 s.s. *Jægersborg* ank. Boucau 9.12.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Gibraltar 29.11.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. New York 8.12.
 s.s. *Karen* afg. Malmø 29.11.
 s.s. *Karen Toft* ank. Zeebrugge 13.12.
 s.s. *Karla* afg. Oran 12.12.
 s.s. *Katholm* afg. Randers 11.12. til Gdynia og Danzig.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Pasajes 2.12.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Åbo 28.11.
 s.s. *Kentucky* afg. Neufahrwasser 26.11. til Natal.
 s.s. *Kirsten* afg. London 9.12. til Helsingør.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Bordeaux 6.12.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Garston 10.12. til Tees.
 s.s. *Knud* afg. forv. Horsens 13.12. til Randers.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 7.12. til Burntisland.
 s.s. *Knut* pass. Kbhvn. 5.12.
 s.s. *Kongea* ank. Åbo 5.12.

L

s.s. *Laila* ank. Valparaiso 13.12.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Kbhvn. 9.12.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Freetown 6.12.
 s.s. *Laura* afg. Rio de Janeiro 10.12.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Yawata 3.12.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Baloum 1.12.
 s.s. *Lillian* ank. Calais 13.12.
 s.s. *Lilleborg* ank. Grimsby 12.12.
 s.s. *Lily* pass. Dunnet Hd. 7.12.
 s.s. *Linda* afg. London 13.12.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Swansea 8.12. til Sölvesborg.
 s.s. *Lotta* pass. Gibraltar 12.12.
 s.s. *Lotte* afg. Hamburg 7.12. til Sunderland.
 m.s. *Louisiana* afg. Aabenraa 25.11. til River Plate.
 m.s. *Lundby* forventes til Lisbon ca. 18.12.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Barry 26.11. til Hampton Rds.
 s.s. *Maja* pass. Helsingør 12.12.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Antwerpen 24.11.
 s.s. *Magnus* afg. Bordeaux 12.12. til La Pallice.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Hull 4.12.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. New York 9.12.
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. Aalborg 11.12.
 s.s. *Margrethe* ank. London 13.12.

s.s. *Margrete* ank. Shields 8.12.
 s.s. *Marianne* ank. Trångsund 6.12.
 s.s. *Maria* ank. Aalborg 28.11.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Curacao 19.11.
 s.s. *Marie Toft* ank. Danzig 13.12.
 s.s. *Marit Mærsk* ank. Jaffa 1.12.
 s.s. *Marna* afg. Habana 12.12.
 m.s. *Marocco* afg. Antwerpen 7.12. til Casablanca.
 s.s. *Martin Carl*, Christiansen, ank. Aruba 21.11.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Gibraltar 9.12. vestg.
 s.s. *Marx* ank. Portsmouth 4.12.
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 16.11. til River Plate.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Beyrouth 4.12.
 m.s. *Mconia*, Sørensen, afg. Colombo til Aden 14.12. hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Svendborg 30.11.
 s.s. *Mette* afg. Charleston 26.11. til Hamburg.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Manila 15.11. til Hongkong.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Danzig 10.12.
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Nakskov 9.12. til Leith.
 s.s. *Najaden* ank. Raumo 14.12.
 s.s. *Nancy* ank. Bristol 12.12.
 s.s. *Nerma* afg. Casabalanca 13.12.
 s.s. *Neuada* afg. Neufahrwasser 11.12. til River Plate.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Balboa 9.11. til Hongkong.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Manila 8.12.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Gdynia 7.12.
 s.s. *Niobe* ank. Rabat 13.12.
 s.s. *Norco* afg. Gravesend 24.11. til Köping.
 m.s. *Nordbo* afg. Dakar 24.11.
 s.s. *Nordborg* afg. Ballimore 7.12.
 s.s. *Nordby* ank. Danzig 30.11.
 m.s. *Norden* afg. Curacao 29.11. til Dakar.
 m.s. *Nordfarer* afg. Rio de Janeiro 16.11. til New York.
 m.s. *Nordhavet* afg. Ramallo 24.11. til Rosario.
 m.s. *Nordhval* ank. Moji 21.11.
 m.s. *Nordkap* afg. Philadelphia 1.12. til Santos.
 s.s. *Nordlys* ank. Hull 26.11.
 m.s. *Nordpol* ank. Rashin 18.11.
 m.s. *Nordvest* afg. Suez 29.11.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 13.12.
 s.s. *Olga* ank. Trångsund 3.12.
 m.s. *Olga S.* afg. Alexandria 25.11. til Jaffa.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Kalundborg 3.12.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Durban 12.12.
 m.s. *Oregon* afg. Madeira 10.12. til Kbhvn.
 s.s. *Orion* afg. Methil 5.12.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Nice 8.12. til Monastir.
 s.s. *Olto Petersen* ank. Gdynia 6.12.
 s.s. *Ove Toft* ank. Bilbao 5.12.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Glasgow 9.12. til Halifax.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Philadelphia 9.12.
 m.s. *Panama*, Paulsen, afg. Aden til Penang 12.12. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Dunston 9.12.
 s.s. *Paula* pass. Gibraltar 12.12.
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Kbhvn. 10.12.
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Los Angeles 30.11.
 s.s. *Pia* pass. Dover 4.12.
 s.s. *Polly* afg. Boston 6.12.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Uleåborg 7.12. til Antwerpen.

R

m.s. *Ragnhild* ank. London 9.12.
 s.s. *Randa* pass. Helsingør 12.12.
 s.s. *Riga* afg. Kristinehamn 13.12.
 s.s. *Rigmor* ank. Sfax 6.12.
 s.s. *Rikke* lossen i Kbhvn. 13.12.
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 14.12. til Hamburg.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Shields 2.12.
 s.s. *Robert* afg. Methil 5.12.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Rotterdam 4.12.
 s.s. *Rosenborg* ank. Immingham 10.12.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 13.12. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Moji 22.11.
 s.s. *Samso*, Pedersen, afg. Hamburg 16.11.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Danzig 8.12.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 10.12.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Rotterdam 26.11.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

m.s. *Selandia*, Væring, afg. Aden til Colombo 9.12. udg.
 s.s. *Selma* ank. Newcastle 13.12.
 s.s. *Sessa* ank. New York 12.12.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Los Angeles til San Francisco 11.12. udg.
 s.s. *Sicilien* ank. Kbhvn. 9.12.
 s.s. *Signe* pass. Ushant 3.12. p. R. t. London.
 s.s. *Sigrid* afg. Kopervik 3.12. til Narvik.
 s.s. *Sigrun* afg. Kbhvn. 13.12. til Horsens.
 s.s. *Silkeborg* ank. Nørresundby 12.12.
 s.s. *Skagen* afg. Southam Bridge 12.12.
 s.s. *Skagerak* ank. Marseilles 5.12.
 s.s. *Skandia* afg. Frihavnen 7.12. til Baton Rouge.
 s.s. *Skjold* ank. Danzig 12.12.
 s.s. *Skodsborg* pass. Lindenæs 12.12.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 14.12. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Lorient 5.12.
 s.s. *Sophie* ank. Kotka 5.12.
 s.s. *Stadion II* afg. forv. Oslo 13.12. til Kolding.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 35° N — 59° V 7.12. p. R. t. Trieste.
 s.s. *Stella* pass. Helsingør 13.12.
 m.s. *Stensby* ank. Dairen 8.12.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Philadelphia 13.12.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Riga 9.12. til Port Talbot.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Saffi 3.12.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 13.12. til Oslo.
 s.s. *Svanholm* ank. Gdynia 11.12.
 s.s. *Svend Pii* ank. Gdynia 3.12.
 s.s. *Soborg* pass. K. Finisterre 11.12.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Liverpool 8.12.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 6.12.
 s.s. *Tanja* pass. Gibraltar 13.12.
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Kobe 10.12.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Struer 14.12.
 s.s. *Tekla* afg. Dakar 27.11.
 s.s. *Tennessee* ank. Ardrossan forv. 14.12.
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 19.11.
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 10.12. til Antwerpen.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Kbhvn. 14.12.
 s.s. *Tove* pass. Prawle Pt. 4.12. p. R. t. Dublin.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Manchester 10.12.
 s.s. *Transporter* afg. Odense 6.12.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Nakskov 14.12.
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 13.12. nordover.
 s.s. *Tula* ank. Marseille 12.12.
 m.s. *Tunis* afg. Haifa 12.12. til Beyrouth.
 m.s. *Tureby* forventes til New York 17.12.

U

s.s. *Uffe* afg. Kbhvn. 12.12. til Antwerpen.
 s.s. *Ulla* afg. Dakar 10.12.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Kbhvn. 8.12. til Gdynia.
 s.s. *Uranienborg* ank. San Pedro 26.11.

V

s.s. *Valborg* afg. Casablanca 6.12.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Lemvig 10.12. til Stettin.
 s.s. *Venus* ank. Norfolk 6.12.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Gdynia 6.12.
 s.s. *Viborg* ank. Setubal 5.12.
 s.s. *Viola* pass. Gibraltar 3.12.
 s.s. *Virginia* afg. Pernambuco 12.12. til Madeira.
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Fremantle 2.12.
 s.s. *Willi. Colding* pass. St. Abb's Head 9.12. nordg.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Rouen 10.12. til Wear.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 14.12. til Kbhvn.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandværkskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmsild"
Amaliegade 38

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S

GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

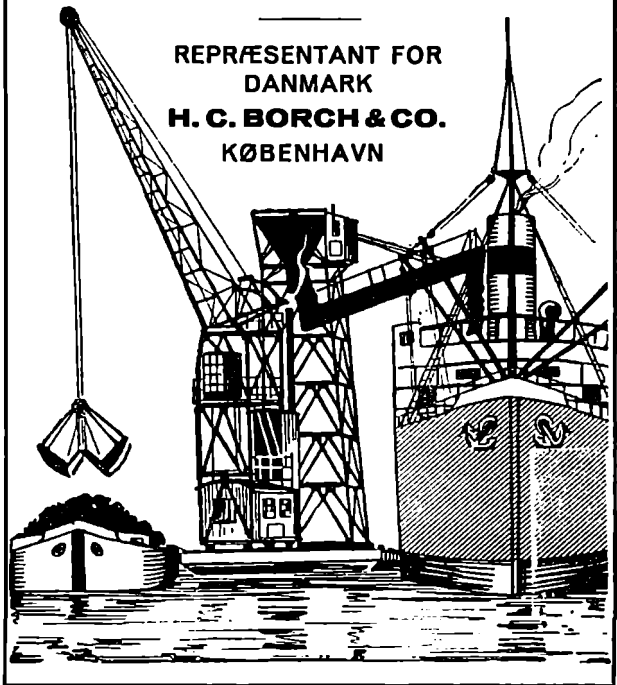
Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
DANMARK

H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 24880 (8 Lines)
Vinkco

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobbetof for Træskebe
Patent Monje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Tolbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13779.

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 14. December 1938.

Nr. 50.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan 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 *Parentes*, saafremt *Pladsen* ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske Fyrs Synsvidde* er anført for en *Øjehøjde* af *5 Meter*. *Højder og Dybder* er angivet i *Meter (m)*, *Afstande* i *Sømil (Sm)* eller *Meter (m)*. *Retningerne* er *retvisende*, og *de, der angaar Fyr*, er angivet fra *Søen*.

I. Østersøen.

3561. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 49/3305 og 49/3378. Stockholm 1938.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

Vänta litets grund c. 62° 30' N. 18° 15' E.

Farstugrunden c. 65° 19' N. 22° 44' E.

Malörens rev c. 65° 32' N. 23° 30' E.

3562. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Fyrskib inddraget for Vinteren.

(Telegram fra Lodskontoret i Oulu.)

Fyrskibet *Kemi* paa c. 65° 21' N. 24° 21' E. er inddraget for Vinterperioden.

3563. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Sassnitz. Vrag fjernet.

(N. f. S. Nr. 49/5187. Berlin 1938.)

Vraget, der laa sunket paa c. 54° 30' N. 13° 38' E. ved E.-Molen, er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.

(E. f. S. Nr. 45/3192 1938.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

3564. Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib genudlagt.

Fyrskibet *Lappegrund* paa c. 56° 04' N. 12° 38' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 42/2989 1938.)

3565. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom. Sandvig. Fiskerihavn.

Ved *Sandvig* er paa 55° 03' (36") N. 12° 07' (42") E. bygget en ny *Fiskerihavn*.
Dybden i *Havnen* er den c. 200 m lange, i SW.-lig *Retning* gaaende *Indsejlingsrende* er 1,7 m.

Havnen bestaar af et 20 m bredt og 40 m langt *Bassin*.

(Kort Nr. 301 og 291. *Danske Lods, Side 534.* *Havnolods, Side 174.*)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3566. Danmark. Isefjord. Hundested SSW. Sætteriet. Vrag forgæves eftersøgt.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 49/3558 1938 meddeles, at Vraget af den deri omtalte Pram, der rapporteredes sunket c. 380 m NNW. for den hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste paa $55^{\circ} 56' (48'') N. 11^{\circ} 50' (21'') E.$, forgæves er eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 49/3558 1938.)
- 3567. (P). Danmark. Kattegat. Anholt Havn. Taagesignal forandres.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 44/3180 1938 meddeles, at den deri nævnte Forandring af Taagesignalet ved *Anholt* Havn, under Forudsætning af gunstige Vejforhold, vil finde Sted den 21. December d. A. eller snarest derefter.
Fyret paa *Anholt* Havn N.-lige Ydermoles Hoved: $56^{\circ} 42' 56'' N. 11^{\circ} 30' 39'' E.$
(E. f. S. Nr. 44/3180 1938.)
- 3568. Danmark. Kattegat. Østre Flak Fyrskib SW. Undervandshindring rapporteret.**
Den *engelske* Damper *Quickstep*, der havde et Dybgaaende af 6,1 m, rapporterer den 9. December d. A. at have rørt en Undervandshindring paa $56^{\circ} 55' (30'') N. 10^{\circ} 47' (00'') E.$, c. $4\frac{3}{4}$ Sm 232° fra *Østre Flak* Fyrskib. — Stedet vil blive undersøgt.
- 3569. (T). Sverige. Kattegat. Y. Vikbåden. Fast Sømærke ødelagt.**
(U. f. s. Nr. 49/3323. Stockholm 1938.)
Det faste Sømærke paa *Y. Vikbåden* paa c. $57^{\circ} 32',_6 N. 11^{\circ} 52',_2 E.$ er ødelagt. Det vil blive istandsat, saasnart Forholdene tillader det.
- 3570. (T). Danmark. Lintfjorden. Agger Sund. Prøveramninger og Prøveboringer. Advarsel.**
I *Agger Sund* vil der fra den 11. December d. A. og i c. 2 Maaneder blive foretaget Prøveramninger fra flydende Rambukke samt Prøveboringer fra en stor Pram. Ramninger og Boringer foretages i en Linie umiddelbart E. for den eksisterende Færge fra *Agger Sund N.* til *Agger Sund S.* Dersom flydende Materiel nødvendigvis maa blive liggende i Sejllobet om Natten, vil det blive afmærket med klare Lanterner. Saadanne Pæle, som kan være til Gene for Sejladsen, vil om Dagen være afmærket med Stager, om Natten med klare Lanterner.
 $56^{\circ} 59' (57'') N. 9^{\circ} 17' (48'') E.$
(E. f. S. Nr. 49/3510 1938.)
- 3571. Danmark. Skagerrak. Hirtshals NE. t. N. Vraglystønde atter tændt.**
Vraglystønden ved Vraget af Dampskibet *Lynas*, der ligger sunket paa $57^{\circ} 41' (40'') N. 10^{\circ} 03' (30'') E.$, er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 49/3512 1938.)
- 3572. (T). Sverige. Skagerrak. Elgö Fjorden. Hunden Skær. Fast Sømærke ødelagt.**
(U. f. s. Nr. 49/3324. Stockholm 1938.)
Det faste Sømærke paa Skæret *Hunden* paa c. $57^{\circ} 55',_2 N. 11^{\circ} 37',_2 E.$ er ødelagt. Det vil blive istandsat, saasnart Forholdene tillader det.
- 3573. (T). Sverige. Skagerrak. Svartskärsgrund. Fast Sømærke ødelagt.**
(U. f. s. Nr. 49/3325. Stockholm 1938.)
Det faste Sømærke paa *Svartskärsgrund* paa c. $58^{\circ} 40',_5 N. 11^{\circ} 10',_9 E.$ er ødelagt. Det vil blive istandsat, saasnart Forholdene tillader det.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3574. Rusland. Hvide Hav. Nikodimskoi Point. Fyrs Plads.**
(N. t. M. Nr. 2810. London 1938.)
Nikodimskoi Point Fyr er beliggende c. 0,7 Sm 227° fra den i Kortet angivne Plads og $0,2$ Sm 19° fra *Nikodimskoi Point* Baake.
c. $66^{\circ} 07' N. 39^{\circ} 08' E.$

3575. (T). Nordsoen. Helgoland NW. Lystønder midlertidig udlagt. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 49/5284. Berlin 1938.)

I Tiden fra den 15. December 1938 til 31. Marts 1939 er paa hver af nedennævnte Steder udlagt en rød- og hvidstribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Tønderne bærer Paaskriften „*Do not pick up*“. Det er forbudt at ankre eller fiske indenfor en Afstand af 300 m fra Tønderne, og de skal passeres i mindst 300 m Afstand.

- a. c. 54° 24' N. 5° 39' E. c. c. 55° 00' N. 5° 29' E.
b. c. 54° 30' N. 4° 39' E. d. c. 55° 29' N. 5° 00' E.

Lystønderne inddrages uden nærmere Meddelelse.

3576. Danmark. Graadyb. Skalling Ende. Høfder færdigbygget.

Ved *Skalling Ende* (udfor *Fyrknolden*) er bygget to nye Høfder, der strækker sig c. 60 m ud fra Kysten. Yderenderne af de to Høfder ligger paa henholdsvis 55° 28' (23") N. 8° 19' (08") E. og 55° 28' (21") N. 8° 19' (12") E.

(E. f. S. Nr. 25/2082 1937. Kort Nr. 308, 245 og 255.)

3577. Tyskland. Helgoland. Oplysning om Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 2618. London 1938.)

1. Lystønden *Nathurn* og dens Stationstønde er flyttet c. 1,1 Sm i Retningen 305° og ligger nu paa 54° 13' 27" N. 7° 49' 02" E.

2. Lys- og Fløjtetønden *Sellebrunnen* og dens Stationstønde er flyttet c. 0,25 Sm i Retningen 291° og ligger nu paa 54° 14' 29" N. 7° 49' 49" E.

3. Lystønden *Helgoland* er flyttet c. 0,37 Sm i Retningen 198° og ligger nu paa 54° 09' 03" N. 7° 53' 30" E.

4. Klokketønden c. 0,06 Sm W. for (3) er flyttet og ligger nu 0,05 Sm N. for Lystønden *Helgoland's* nye Plads.

5. En hvid Lystønde, *Düne S.*, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 8^s. er udlagt paa 54° 09' 44" N. 7° 56' 00" E.

En hvid Spirtønde er udlagt 0,05 Sm N. for ovennævnte Lystønde.

6. En blaa Lystønde „*H. S. G.*“, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt paa 54° 10' 42" N. 7° 48' 18" E.

En blaa- og sortmalet Spidstønde er som Stationstønde udlagt c. 0,1 Sm E. for ovennævnte Lystønde.

(Kort Nr. 264.)

3578. England. Themsen Anduvning. Swin Spitway. Vrag uskadeliggjort.

(N. t. M. Nr. 2596. London 1938.)

Vraget af Sejllægteren, der ligger sunket paa 51° 42' (57") N. 1° 11' (00") E. er uskadeliggjort.

(E. f. S. Nr. 43/3078 1938.)

3579. (T). England. The Wash. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 56. Trinity House, London 1938.)

Vraget af Fiskerdamperen *Dusty Miller*, hvorfra begge Master, Skorsten og Dæks-
hus rager over Vandet ved Lavvande, ligger sunket paa E.-Siden af *Middle Bank* paa 53° 01' 24" N. 0° 32' 46" E. En Vragtønde er udlagt c. 165 m ENE. for Vraget.

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**3580. Frankrig. Saint-Malo Anduvning. Baake genopført.**

(A. a. N. Nr. 48/3022. Paris 1938.)

Den røde Baake med kegleformet Topbetegnelse, *Les Roches aux Anglais*, paa c. 48° 39',₉ N. 2° 02',₅ W. er genopført.

(E. f. S. Nr. 47/3359 1938.)

3581. Frankrig. Morlaix Bugt. Ile Noire. Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. 48/3024. Paris 1938.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 44/3145 1938 meddeles, at Bemærkningen (15 Sm for forstærket rødt Lys) ikke gælder Hovedfyret *Ile Noire* paa c. 48° 40',₄ N. 3° 52',₆ W., men et Bifyr, der viser rødt, fast Lys, og som er anbragt i samme Fyrtaarn. Bifyrets Synsvide er 15 Sm, og det er synligt i Pejlinger fra 184° til 198°.
(E. f. S. Nr. 49/3526 1938.)
3582. (T). England S.-Kyst. Spithead. Undervandshindringer. Lystønder udlagt. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 2593. London 1938.)
E. f. S. Nr. 41/2943 1938 annulleres og erstattes med:
Undervandshindringer samt to Lystønder, der afmærker Gennemsejlingsaabningen, er udlagt paa en Linie mellem *Horse Sand Fort* og *No Man's Fort*. Lystønden nærmest *Horse Sand Fort* er sort og viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Lystønden nærmest *No Man's Fort* er sort- og hvidternet og viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Den ene af eller begge Lystønderne kan uden nærmere Meddelelse blive ombyttet med et Spærreskib.
Alle Skibe skal passere mellem ovennævnte Lystønder og navigere med den største Forsigtighed i Nærheden af dette Sted.
Horse Sand Fort: c. 50° 45' N. 1° 04' W.
3583. England S.-Kyst. Portland Anduvning. Shambles Fyrskib flyttet.
(N. t. M. Nr. 2633. London 1938.)
Fyrskibet *Shambles* er flyttet c. 0,₁ Sm i Retningen 39° til 50° 30' 56" N. 2° 19' 53" W.
3584. England S.-Kyst. The Manacle. Midlertidig udlagt Tønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 2597. London 1938.)
Den røde Spidstønde, der i Anledning af Bjergningsarbejder har været udlagt paa 50° 01' (00") N. 5° 01' (48") W., er inddraget.
(E. f. S. Nr. 3/177 1938.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3585. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Jeba Floden Indløb. Oplysning om Fyrbaad.
(N. t. M. Nr. 2628. London 1938.)
Fyrbaaden *Caio No. 1* er genudlagt c. 3,₅ Sm 53° fra den i Kortet angivne Plads og 24,₂₅ Sm 270° fra *Cayo Island* Fyr.
c. 11° 50' N. 16° 47' W.
(E. f. S. Nr. 2/123 1936.)
3586. Afrika W.-Kyst. Banana Islands. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 2621. London 1938.)
Paa SW.-Spidsen af *Meheux Island* er paa 8° 05' (30") N. 13° 14' (45") W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 20^s. Flammens Højde: 30 m. Synsvide: 8 Sm. Hvidt Taarn. Fyret er formørket i Pejlinger fra 180° til 298°. Ubevogtet.
3587. Afrika W.-Kyst. Bonny Floden. Oplysning om Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 2612. London 1938.)
1. Den røde Spidstønde paa c. 4° 45' N. 7° 00' E., 2,₆₃ Sm 172° fra *Marine Pillar* ved *Port Harcourt*, er permanent inddraget.
2. Tønden paa c. 4° 46' N. 7° 00' E., c. 0,₆₁₅ Sm 225° fra *Port Harcourt* Havnekontor, er forandret til en rød Spidstønde.

3588. Afrika W.-Kyst. Calabar Floden. Akwa Crossing. Green Patch No. 5 Lystønde forandret.
(N. t. M. Nr. 2611. London 1938.)
Lystønden *Green Patch No. 5* paa c. $4^{\circ} 45' N.$ $8^{\circ} 21' E.$ er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s .
3589. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Beavertail Fyr. Midlertidigt Taagesignal forandret.
(N. t. M. Nr. 47/3276. Washington 1938.)
Det midlertidige Taagesignal ved *Beavertail* Fyr paa c. $41^{\circ} 27' N.$ $71^{\circ} 24' W.$ er forandret til To-Stød hver 55^s , Stød 6^s , Pause 8^s , Stød 6^s , Pause 35^s .
(E. f. S. Nr. 47/3368 1938.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

3590. Venezuela. La Guaira. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 45/3168. Washington 1938.)
La Guaira Bølgebryderfyr paa c. $10^{\circ} 37' N.$ $66^{\circ} 56' W.$ rapporteres at vise hvidt, fast Lys med hvidt Et-Blink hver 10^s .
(E. f. S. Nr. 29/2171 1938.)
3591. Britisk Guyana. Demarara Floden. Georgetown. Radiopejlstation flyttet.
(N. t. M. Nr. 2622 London 1938.)
Georgetown Radiopejlstation er flyttet c. 120 m i Retningen 15° fra den i Kortet angivne Plads og ligger nu paa $6^{\circ} 49' (30'') N.$ $58^{\circ} 08' (50'') W.$, $0,991$ Sm 91° fra *Georgetown* hvide Blinkfyr.
3592. Karaibiske Hav. Islas de San Bernardo. Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 2616. London 1938.)
1. En Lys- og Fløjetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s , er udlagt $13,4$ Sm $259\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Punta San Bernardo*, som er beliggende paa c. $9^{\circ} 42' N.$ $75^{\circ} 42' W.$
2. En Lys- og Klokketønde, der viser rødt Et-Blink hver 6^s , er udlagt $17,7$ Sm $249\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Punta San Bernardo*.
3593. Vestindien. Leeward Islands. Redonda Island. Oplysning om Beliggenhed.
(N. t. M. Nr. 47/3282. Washington 1938.)
Redonda Island rapporteres at ligge c. 2 Sm WNW-ligere end angivet i Kortet. Det højeste Punkt paa Øen ligger paa $16^{\circ} 56' (15'') N.$ $62^{\circ} 20' (33'') W.$
3594. (T). Brasilien. Tutoya. Fyr slukket. Tønde inddraget.
(N. f. S. Nr. 49/5285. Berlin 1938.)
1. *Tutoya* Fyr paa c. $2^{\circ} 41' S.$ $42^{\circ} 14' W.$, paa *Pontal de Melancieira* er indtil videre slukket.
2. Den sorte og hvide, lodret stribede Spidstønde (Anduvningstønde) paa c. $2^{\circ} 40',5 S.$ $42^{\circ} 15',5 W.$ er inddraget for Eftersyn.
3595. Brasilien. Bahia de Ceará. Ceará. Kathedral nedrives.
(N. f. S. Nr. 49/5286. Berlin 1938.)
Katedralen i *Ceará* paa c. $3^{\circ} 43',1 S.$ $38^{\circ} 31',0 W.$ er under Nedrivning.
3596. Chile. Seno Reloncavi. Mallina Island. Fyr atter normalt.
(N. t. M. Nr. 2631. London 1938.)
Mallina Island hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. $41^{\circ} 40' S.$ $73^{\circ} 00' W.$ lyser atter med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 39/2828 1938.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 3597. Baleariske Øer. Port Ibiza. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 2635. London 1938.)
1. Lystønden er flyttet c. 0,05 Sm. E. efter og ligger nu paa c. 38° 54' N. 1° 26' E., 0,09 Sm 47° fra det røde, faste Bølgebryderfyr.
2. En rød Spidstønde er udlagt 0,12 Sm 333° fra det i (1) nævnte Fyr.
3. En rød Spidstønde er udlagt 0,2 Sm 302° fra det i (1) nævnte Fyr.
4. De sorte Tønder tæt SE. for (2) og (3) er permanent inddraget.
- 3598. Frankrig. Marseille. Fyr nedlagt.**
(A. a. N. Nr. 48/3025. Paris 1938.)
Terre-plein de la Joliette røde, faste Fyr paa c. 43° 18',0 N. 5° 21',5 E. er permanent nedlagt.
- 3599. Frankrig. Marseille Anduvning. Cassis. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 48/3027. Paris 1938.)
Cassis Fyr paa Yderenden af Molen paa c. 43° 12',8 N. 5° 32' E. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 1^s, Lys 1^s, Mørke 1^s.
(E. f. S. Nr. 24/1824 1938.)
- 3600. Grækonland. Joniske Hav. Prevoza Stræde. Skær.**
(N. t. M. Nr. 2599. London 1938.)
Et Skær med under 1,9 m Vand er fundet paa c. 38° 56' N. 20° 46' E., 0,82 Sm 134° fra Midten af Fort *Pantokrator*.
- 3601. Ægæiske Hav. Lero og Stampalia. Adgangsbestemmelser.**
(N. t. M. Nr. 2600. London 1938.)
E. f. S. Nr. 4/277 1938 annulleres og erstattes med:
Det er forbudt Skibe at ankre noget Sted ud for Øerne *Lero* og *Stampalia*.
Skibe, der anløber *Santa Marina* (c. 37° 09' N. 26° 53' E.) eller *Port Skala* (c. 36° 33' N. 26° 22' E.), maa kun opholde sig der i 24 Timer, med mindre de har faaet særlig Tilladelse fra Guvernøren.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 3602. Røde Hav. Tiran Stræde Anduvning. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 2601. London 1938.)
1. Den relative Beliggenhed af Kystlinien, Topografien og de ud for liggende Øer mellem *Ras Sheik Hamid* og *Sila Islands* rapporteres at variere betydeligt fra de i Kortet angivne Pladser.
c. 27° 39' N. 34° 45' E.
2. *Sila Islands* rapporteres at ligge c. 3 Sm 140° fra den i Kortet angivne Plads.
c. 27° 39' N. 35° 06' E.
- 3603. (T). Bengalske Bugt. Vizagapatam. Tønde midlertidig inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2604. London 1938.)
Tønden paa c. 17° 41' N. 83° 18' E., c. 0,64 Sm 133° fra Stormvarselsignal Flagstangen, er indtil videre inddraget.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

- 3604. Siam Bugt. Malacca Halvøen E.-Kyst. Pulo Kapas. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2638. London 1938.)
Paa SW.-Spidsen af *Pulo Kapas* er paa 5° 12' (50") N. 103° 16' (15") E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 29 m. Synsvidde: 13 Sm. En Fyrbaake af Staal. Fyret er ubevogtet.

3605. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Farvandet W. for Soerabaja. Fiskestager.
(B. a. Z. Nr. 277/3543. 's-Gravenhage 1938.)
Fiskestager, der er farlige for Sejladsen, er permanent anbragt paa henholdsvis
7° 10' 00" S. 112° 40' 32" E. og 7° 10' 30" S. 112° 40' 40" E.
3606. Sunda Øerne. Molukske Øhav. Halmahera E.-Kyst. Oplysning om Boplads.
(B. a. Z. Nr. 277/3542. 's-Gravenhage 1938.)
1. *Kampong Ake Lamo* er flyttet til 1° 30' 48" N. 128° 41' 33" E.
2. *Kampong Tifonis* er flyttet til 1° 20' 25" N. 128° 44' 32" E.
3. *Kampong Dorolemo* paa c. 1° 19' N. 128° 44' E. eksisterer ikke mere.
4. Paa 1° 20' 00" N. 128° 44' 25" E. findes en ny Boplads *Kampong Doro Sago*.
5. Paa 1° 06' 28" N. 128° 41' 20" E. findes en ny Boplads, *Kampong Sesolat*.
3607. Sunda Øerne. Wetar S.-Kyst. Ilwaki. Flagstang findes ikke.
(B. a. Z. Nr. 278/3558. 's-Gravenhage 1938.)
Flagstangen ved *Kampong Ilwaki* paa c. 7° 55',₉ S. 126° 25',₅ E. eksisterer ikke mere.
3608. Kina. Pohai Bugt. Shallow Bay. Grund.
(N. t. M. Nr. 2605. London 1938.)
En Grund med 1,₉ m Vand er fundet paa c. 39° 50' N. 119° 33' E., 2,₃ Sm 33½°
fra *Rocky Point* Fyr.
3609. Australien. Queensland. Mourilyan Harbour. Oplysning om Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 2580. London 1938.)
1. En sort Fadtønde er udlagt henholdsvis 0,₂ Sm 231° og 0,₄ Sm 261° fra *Goodman Rock* Fyr, der er beliggende paa 17° 35' (20") S. 146° 08' (00") E.
2. Tønderne henholdsvis c. 0,₁ Sm 244° og c. 0,₂₁ Sm 234° fra det i (1) nævnte Fyr er permanent inddraget.

XI. Bekendtgørelser m. m.

3610. Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte Isberetninger.

Naar Forholdene kræver det, udsender Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste:

- 1) Radiotelegrafiske Meldinger angaaende Isforholdene i de *danske* Hovedfarvande. Meldingerne gives i klart Sprog paa *Engelsk* og indledes med Ordet „*Icereport*“. Udsendelserne finder Sted over *Skamlebæk Radio* (OXX) paa Frekvens 404 k/c (742,₆ m) og gentages en Gang. Udsendelsestiderne er Kl. 1215, Kl. 1730 og Kl. 2300 MET.

Udsendelsen Kl. 1215 indledes med en Beretning i Kode, som bestaar af 6 Hovedgrupper, AA, BB, CC, DD, EE og FF, der hver er delt i 3 Undergrupper. Hver Undergruppe har 6 Cifre og telegraferes som en enkelt Telegramkode, saaledes:

Hovedgruppe AA.

1. Undergruppe	2. Undergruppe	3. Undergruppe	o. s. v.
JK JK JK	JK JK JK	JK JK JK	

hvor J betegner Isforholdene og K Besejlingsforholdene (se nedenfor).

Beretningen giver Oplysninger om Forholdene paa følgende Steder:

Hovedgruppe AA.

1. Undergruppe: *Esbjærg*, Adgang — *Limfjorden*, vestlige Indløb — *Skagen* Fyr.
2. — *Læso Østerby* — *Anholt* Fyr — *Nakkehoved*.
3. — *Sundet ved Helsingør* — *Sundet ved København* — *København*, Adgang.

Hovedgruppe BB.

1. Undergruppe: *Drogden* — *Køge*, Adgang — *Stevns*.
2. — *Hirsholm* — *Frederikshavn*, Adgang — *Nordre Rønner*.
3. — *Sæby*, Farvandet — *Limfjorden*, østlige Indløb — *Aalborg*, Adgang.

Hovedgruppe C C.

1. Undergruppe: *Randers Fjord, Indløbet — Fornæs — Hjølm Øst.*
2. — *Farvandet Nord om Samsø — Aarhus, Adgang — Hesselø.*
3. — *Isefjord, Indløbet — Sejlerø Vest — Røsnæs Vest.*

Hovedgruppe D D.

1. Undergruppe: *Store-Bælt ved Romsø — Sprogø Østerrende — Sprogø Vesterrende.*
2. — *Nyborg, Adgang — Store-Bælt ved Omø — Store-Bælt ved Tranekær.*
3. — *Store-Bælt sydlige Adgang — Keldsnor Sydøst — Rødby Havn, Farvandet.*

Hovedgruppe E E.

1. Undergruppe: *Hyllekrog — Gedser Rev Vest — Gedser Rev Øst.*
2. — *Samsø Syd — Enebærødde Nord — Odense, Adgang.*
3. — *Æbelø — Horsens, Adgang — Vejle, Adgang.*

Hovedgruppe F F.

1. Undergruppe: *Lille-Bælt ved Fredericia — Lille-Bælt ved Assens — Lille-Bælt, Baagø Vest.*
2. — *Lille-Bælt ved Helnæs — Lille-Bælt mellem Ærø og Als — Flensborg Fjord, Adgang.*
3. — *Møn Fyr — Hammeren Fyr — Ronne, Farvandet.*

K o d e n ø g l e.

J = Isforholdene.

- 0 Isfrit.
- 1 Løs Sjap- og Kvadderis eller Nyis.
- 2 Fastis.
- 3 Drivis.
- 4 Sammenstuvet Sjap- eller Kvadderis eller tætte Isrevler.
- 5 Aaben Rende i Kystens Retning (Vaager).
- 6 Svær Fastis.
- 7 Svær Drivis.
- 8 Pakis.
- 9 Isskruning (Skrueis).
- x Ingen Melding.

K = Besejlingsforholdene.

- 0 Skibsfart uhindret.
- 1 — uhindret for Dampere, men vanskelig for Sejlskibe.
- 2 — vanskelig for svage Dampere; lukket for Sejlskibe.
- 3 — kun mulig for kraftige Dampere.
- 4 — kun mulig for Dampere med Isforstærkning.
- 5 — kun mulig med Isbryderhjælp.
- 6 Rende holdes aaben.
- 7 Skibsfart lukket for Tiden.
- 8 — helt indstillet.
- 9 Usigtbart. Forholdene kan ikke bedømmes.
- x Ingen Melding.

Forkortelser. Hvis Is- og Besejlingsforholdene er ens overalt inden for en Hovedgruppe, f. Eks. i AA „isfrit“, Skibsfart uhindret“, afkortes Udsendelsen til AA OO.

Hvis Forholdene er ens for flere Grupperes Vedkommende, f. Eks., hvis CC, DD og EE alle har „isfrit, Skibsfart uhindret“, afkortes Udsendelsen til CC DD EE OO.

Eksempel paa en radiotelegrafisk Isberetning i Kode:

AA 313300 x93442 732326
 BB 348733 314332 443323
 CC 433231 333432 233232
 DD EE 22
 FF 003231 313322 110000,

der betyder: *Esbjerg* Drivis, Skibsfart uhindret for Dampskibe, men vanskelig for Sejlskibe; *Limfjorden*, vestlige Indløb Drivis, Skibsfart kun mulig for kraftige Dampere; *Skagen Fyr* isfrit Skibsfart uhindret; *Læsø Østerby* ingen Melding, usigtbart; Forholdene kan ikke bedømmes; *Anholt Fyr* Drivis, Skibsfart kun mulig for Dampere med Isforstærkning; *Nakkehoved* sammenstuvet Sjap- eller Kvadderis eller tætte Isrevler, Skibsfart vanskelig for svage Dampere, lukket for Sejlskibe; o. s. v.

- 2) Radiotelefoniske Meldinger angaaende Isforholdene i danske Havne og Farvande. Meldingerne udsendes over Radiospredningsstationerne *København* (255 m) og *Kalundborg* (1250 m)

paa Hverdage Kl. 1053 og Kl. 1656,
 — Helligdage Kl. 1200 MET

og gives paa *Dansk*:

- a) i klart Sprog som almindelig Oversigt,
 b) i Kode, der giver Oplysninger om Forholdene for enkelte Lokaliteters Vedkommende. Til Forstaaelse af disse Oplysninger i Kode er det nødvendigt, at Lytterne er i Besiddelse af Nedskrivningsskemaer med fornødne Anvisninger. Saa-danne Skemaer forhandles fra Søkort-Arkivet, Toldbodvej, København, i Blokke à 50 Blade for Kr. 1,50 pr. Blok.
- 3) Trykte Isberetninger udfærdiges efter Omstændighederne daglig i en eller to Udgaver og stilles vederlagsfrit til Raadighed, naar de afhentes paa Istjenestens Kontor, Kristiansgade 12, *København*. Desuden udsendes de til Havnefogeder, Lodserier m. fl. i Provinsen.
- a) Naar kun en Udgave udfærdiges, omfatter den samtlige indtil Kl. 12 indgaaede eller aflyttede Meldinger fra *Danmark*, *Norge* og *Landene omkring Østersøen*. Den vil være til Raadighed fra c. Kl. 13. Naar den forsendes med Posten, kan den ikke paaregnes at være Adressater i Provinsen i Hænde før næste Morgen.
- b) Naar to Udgaver udfærdiges, hvilket vil ske, naar der er Ishindringer i de *danske* Farvande, vil den første kun omfatte *danske* Meldinger, der er indgaaet før c. Kl. 10. Den vil være til Raadighed fra c. Kl. 11. Denne Udgave befordres telegrafisk til Provinsen, og kan almindeligvis paaregnes at være Adressaterne i Hænde endnu samme Dag.

Anden Udgave vil i et og alt svare til den under a) omtalte eneste Udgave.

Ved disse Bestemmelser annulleres de i E. f. S. Nr. 6/493 og Nr. 6/494 1937 optagne Bestemmelser om radiotelegrafiske og radiotelefoniske Udsendelser af Ismeldinger. (Danske Lods, Side 68.)

3611. Danmark. Skagen. Oplysning om Redningsstationer.

Redningsstationen *Skagen* forandres fra den 1. Februar 1939 at regne til Bistation og Bistationen *Skagen Havn* forandres samtidig til Redningsstation.

Raketmateriellet overflyttes samtidig fra Stationen *Skagen* til Stationen *Skagen Havn*, som herefter er forsynet med Motorredningsbaad og Raketapparater, medens Bistationen *Skagen* er forsynet med en Roredningsbaad.

(Danske Lods, Side 69, 123 og 138. Havnelods, Side 177).

3612. Danmark. Sundet. Lodstakster.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 51/4008 1937 meddeles, at Hjemrejsepengene vedrørende de Lodsninger i *Øresund*, der er fælles for *danske* og *svenske* Lodser, foreløbig for hele Aaret 1939 opkræves med et Tillæg af 50 pCt. af Grundbeløbet for *Danmarks* Vedkommende og for *Sveriges* Vedkommende uden nogen Forhøjelse.

(E. f. S. Nr. 51/4008 1937.)

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 New Zealand Pilot.
 T Supplement No. 3 to British Columbia Pilot, Vol. II.
 R 1421 Plans in Portuguese East Africa.
 R 2472 Plans on west coast of Scotland.
 R 3382 Mississippi River. — The Passes to New Orleans.
 R 1529 South America. — Gulf of Venezuela.
 R 2816 Central America. — Parida and Palenque anchorages.

Tillæg.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**

3613. (P). Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib flyttes. Sømærke inddrages.
 I Begyndelsen af Januar 1939 vil *Lappegrund* Fyrskib paa c. 56° 04' N. 12° 38' E. blive flyttet c. 500 m W. efter. Nærmere Meddelelse om Fyrskibets nye Plads vil fremkomme, naar Flytningen har fundet Sted.

Anm. Al Sejlads bør foregaa E. om Fyrskibet.

Samtidig med Fyrskibets Flytning inddrages den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Lappegrund E.*, paa 56° 03' (30") N. 12° 37' (30") E, permanent.

(Kort Nr. 312, 210, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 249, Tillæg Nr. 3, Side 37. Fyr-Fort. Nr. 244. Søm.-Fort., Side 40. Nr. 3.)

3614. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Bjørnø N. Sømærke forsvundet.

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Bjørnø N.*, paa 55° 04' (22") N. 10° 14' (28") E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3615. Danmark. Limfjorden. Vilsund. Vrag fjernet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 48/3434 1938 meddeles, at den deri omtalte Rambuk, der laa sunket c. 500 m SE. for Færgebroen, nu er hævet.
 c. 56° 53' N. 8° 38' E.

(E. f. S. Nr. 48/3434 1938.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3616. Norge. Hustadvika. Kolbeinsflu. Lys- og Fløjtetønde gonudlagt.

(B. f. F. Nr. 32. Oslo 1938.)

Lys- og Fløjtetønden *Kolbeinsflu* paa c. 62° 58' N. 6° 53' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 11/744 1938.)

3617. Norge. Selbjørnsfjorden. Slotterøy Radiofyr. Klart Vejrs Udsendelser ophører.

(B. f. F. Nr. 32. Oslo 1938.)

Slotterøy Radiofyr paa c. 59° 54' N. 5° 04' E. ophører med Udsendelser i klart Vejr fra den 15. December d. A.

(E. f. S. Nr. 37/2678 1938.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
 SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
 OG
 REPARATIONER

★

FLYDEDOK
 FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Den store Succes

**CARLSBERG
 GRAPE-TONIC**

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
 33, Amallegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
 INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
 TELEGR. JANBY •

KJØBENHAVN K.
 TOLDBODGADE 18

**BRONZE
 PROPELLER**

fra
 THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
 LONDON

•

løvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armalur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

FAABORG

P. A. NIELSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)
AALBORG

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

KJØG

F. OHLSSON'S EFTF.
ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATAUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

RANDER

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

SKIV

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1876
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

TELEFON
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

VEJL

F. H. Lauenborg Christensen
(C. HOLMS EFTERF.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

FRA UGE TIL UGE

MERINDKOMSTSKATTEN I FOLKETINGET

Det synes virkelig, som om man nu paa Rigsdagen er begyndt i noget højere Grad at beskæftige sig med Skibsfarten og dens Forhold. Fra diverse Ministres Side har man fremsat forskellige, allerede citerede Udtalelser, og selvom der ikke fremkommer mange Svar herpaa, er det os en Glæde at konstatere, at der i alt Fald er fremkommet et vægtigt Indlæg, ogsaa denne Gang fra Direktør Boeck-Hansens Side. Vi synes, at dette Indlæg fortjener at blive kendt i videre Krese, og vi aftrykker det derfor her efter Rigsdagstidende *in extenso*.

Direktør Boeck-Hansen udtalte, efter at have omtalt andre Forhold, følgende:

Derimod vil jeg gerne takke den højtærede Finansminister for Ministerens Omtale af den efter min Mening meget arbejdsløshedsskabende Merindkomstskat: Ministeren omtalte jo dette Spørgsmaal ret udførligt. Naar den højtærede Minister imidlertid siger, at Skibsfarten rent skattemæssigt set indtager en privilegeret Stilling, saa er dette efter min Mening ikke helt korrekt, idet alle Indtægter, der tjenes i Udlandet, for alle Selskaber efter min Opfattelse er skattefri. En anden Ting er naturligvis, at de, der har de største Indtægter paa Udlandet, faar mest Glæde af denne Undtagelsesstilling; det er noget ganske andet. Men nogen Særstilling kan man i Virkeligheden ikke sige, at det er. Nej, denne Undtagelse er sikkert gjort, fordi Beskatning af Aktieselskaber er en Dobbeltbeskatning, og man har altsaa ikke villet gøre den mere uretfærdig, end den var i Forvejen, og uretfærdig er efter min Mening denne Beskatningsform, ganske specielt, da man jo ikke beskatter en anden Form for Selskaber, nemlig de kooperative Selskaber; de gaar ganske fri. Selv om de har limiteret Ansvar, er de fri, disse besynderlige Virksomheder, der har dannet ligesom en Stat i Staten og dermed har unddraget sig at yde noget til Staten og Samfundet, mens de paakalder Samfundets Hjælp, naar den tiltrænges for dem.

Den højtærede Finansminister fremførte nogle Tal angaaende Skatteligningen paa 10 Dampskibsselskaber, der skulde vise, at Merindtægtskatten ikke var slet saa ødelæggende, som man skulde tro. Men disse Tal gav efter min Mening et ganske forkert Billede, for Skibsfarten er, som bekendt, et udpræget Konjunktur-erhverv, og specielt er den danske Skibsfart, der har saa ringe indenrigs Fart, i høj Grad afhængig af Konjunkturerne. I en lang Aarrække, nemlig fra 1932 til 1937, har Selskaberne bogstavelig talt ingen Penge tjent; de har ikke tjent saa meget, at de har kunnet foretage de meget nødvendige Afskrivninger paa deres Materiel og deres Gæld, og Aktionærene har i den Aarrække faaet i Gennemsnit $2\frac{1}{2}$ pCt. af deres Penge. Selv om man tager det gode Aar 1937 med i Beregningen, har Aktionærene i Gennemsnit faaet 3,4 pCt., saa man kan ikke sige, der har været nogen Fortjeneste, som kunde betegnes som urimelig. I de Aar, der skal anvendes som Sammenligningsgrundlag ved Beregning af Merindkomstskatten, har adskillige af vore Dampskibsselskaber overhovedet ingen Ting tjent; for nogles Vedkommende har Virksomheden endogsaa været tabbringende. Den højtærede Finansminister nævnte, at 10 Selskaber i 1937 gennemsnit-

lig havde tjent 50 pCt. af Aktiekapitalen. Jeg skal naturligvis ikke bestride Rigtigheden af den højtærede Ministers Tal, men jeg vil blot sige, at man skal ikke altid og udelukkende bruge Aktiekapitalens Størrelse som Grundlag for Sammenligning, for dels bør man ogsaa tænke paa de Reserver, som er henlagt, og eventuelle Laan, dels er der adskillige Dampskibsselskaber, der har nedskrevet deres Aktiekapital. Nej, det man skal se paa, er Gennemsnitsfortjenesten, det er den, det kommer an paa. En Fortjeneste for et enkelt Aar eller to har ikke den afgørende Betydning; det er det, der tjenes paa et Erhverv i Gennemsnit, der er det afgørende for, om Erhvervet kan bære sig eller ej.

Den højtærede Finansminister sagde, at med de 16 Millioner Kroner til Reservefondshenlæggelse og anden Henlæggelse, har de 10 Selskaber en ikke ringe Mulighed for at udvikle sig. Jeg skal erkende, at det var en meget forsigtig Maade at sige dette paa, men det var ogsaa meget nødvendigt at være forsigtig, for man kan heller ikke se bort fra, at Byggepriserne for Tonnage er steget meget betydeligt, og til Gengæld er de danske Kroner faldet betydeligt. Hvis der altsaa overhovedet skal blive noget tilovers, naar man har foretaget vigtige Afskrivninger og Konsolideringer, saa bliver det vist yderst smaa Beløb, der bliver Tale om der. Man maa jo huske paa, at en saadan almindelig Cargoliner koster i Øjeblikket 200.000 Lst. at bygge. Det er mange Penge, og det er derfor nødvendigt at foretage ganske betydelige Henlæggelser til Nybygninger.

Nej, jeg vil tro, at Regeringen vilde gøre klogt i at værne mest muligt om Erhvervene i disse Arbejdsløshedstider og ikke mindst om Skibsfarten, hvor der jo i Øjeblikket hersker en meget stor Arbejdsløshed. Jeg skulde synes, at det var rimeligt og rigtigt at ville gøre noget for den danske Skibsfart, for her er jo et Felt, som er ganske ubegrænset. Hvorfor i al Verden skal vore nordlige Naboer have en langt større Skibsfart end Danmark? Men vil man gøre noget, saa maa man ogsaa samtidig huske paa, at man maa gøre noget for at faa de unge Søfolk uddannet, saadan at vi kan faa tilstrækkeligt med Navigatorer. Vi har i Øjeblikket eet Statskoleskib og et andet privat Skoleskib. Dette er efter min Mening for lidt, man maa tænke paa, at man kræver en Sejlskibsudannelse for vordende Navigatorer.

Direktør Boeck-Hansens klare og forstandige Udtalelser fortjener Paaskønnelse fra Skibsfartens Side. Her er paa selve Rigsdagen sagt de Ord, der trænger sig paa. Det er Sandheden i en Nøddeskal. Skibsfarten er et Erhverv, der først og fremmest er konjunkturpræget, men dernæst et Erhverv, der bærer alle Muligheder i sig.

Vil man modarbejde dette Erhverv eller vil man gennem en fornuftig Lovgivning give det saadanne Kaar, at der er Mulighed for en sund og naturlig Udvikling. Det er i Virkeligheden det Spørgsmaal, de danske Myndigheder maa tage Stilling til. Det er her, Tampen brænder. Alle Finansministerens smukke Tal tjener et bestemt Formaal, de skal nemlig være Undskyldning for den uretfærdige Beskatning; men Erhvervets egne Tal og egne Fremstillinger maa naturnødvendigt være korrekte, give et klarere Billede af Situationen. Det er Skibsfarten, der ved, hvor Skoen trykker, og at den trykker, derom bærer bl. a.

de store Arbejdsløshedstal Vidnesbyrd. Gaar man videre ad Beskatningsvejen og dynger nye Byrder som Merindkomstskat o. l. over paa Skibsfarten vil Fremtiden blive meget mørk for det danske Skibsfartserhverv. Det er heldigvis gaaet op for stadig større Kresse i vort Folk, — man maa nu blot ønske, at ogsaa de ansvarlige lovgivende Myndigheder naar til Sandheds Erkendelse.

VERDENSUROEN OG SKIBSFARTEN

Den politiske saavel som økonomiske Uro, der efterhaanden præger hver eneste Dag og gør al international Virksomhed mere og mere vanskelig, er selvfølgelig ogsaa for længst naaet til Skibsfarten. Vi naaede netop i sidste Nummer at citere Lord Lloyds Angreb paa den engelske Regering. Lord Lloyd mente, at den engelske Regering skulde »købslaa til Fordel for den britiske Skibsfart«, og pegede specielt paa Rusland og Danmark, overfor hvilke Lande han mente, der kunde indføres en Skibsfartsklausul i Handels-traktaterne gaaende ud paa, at disse Lande skal gøre større Brug af engelsk Skibsfart.

Lord Runciman, der optraadte som Regeringens Talsmand, kom dog i sit Svar med nogle Bemærkninger til den Støtte, som allerede fra Statens Side var ydet engelsk Skibsfart, men omtalte iøvrigt ikke de stillede Forslag. Man maa ogsaa huske, at der saavel i Underhuset som i Overhuset stilles adskillige Forslag og Forespørgsler, som ikke skal tillægges alt for stor Betydning, men paa den anden Side vilde det være urigtigt helt at forbigaa den Stemning, som ligger bag Lord Lloyds Forslag, en Stemning, som jo desværre begunstiges af Rørelser i Tiden og som, hvor kortsynet den end er, kan vinde Udbredelse og Indflydelse. Det er nok alvorlige Tider for England, og de tørre Tal fra statistiske Værker viser det bedre end noget, men paa den anden Side er det dog ikke saa foruroligende, at man behøver at male Fanden paa Væggen.

Det fremgaar saaledes af »Board of Trade«s Statistikk, at af Storbritanniens samlede Import i 1937 transporteredes 67,4 pCt. paa engelske Skibe mod 68 pCt. i 1936. For Eksportens Vedkommende var de tilsvarende Tal henholdsvis 79,4 og 80,2 pCt. Der er altsaa ikke Tale om nogen Tilbagegang, som kan vække Uro indenfor engelsk Skibsfart. Det er kun en mindre Forskydning, som har fundet Sted, og Tallene viser, at det i hvert Fald er en meget betydelig Del af Englands Udenrigsomsætning, som befordres med engelske Skibe. Stærkest er den engelske Handelsflaades Stilling selvfølgelig med Hensyn til Eksporten til Lande indenfor Imperiet. Denne besørgeres for ikke mindre end 98,7 pCt.s Vedkommende af engelske Skibe, men selv naar man ser bort herfra og holder sig til Lande udenfor Imperiet, kommer man op paa 61,7 pCt. Hovedparten af Englands Eksport ogsaa til Lande udenfor Imperiet befordres altsaa paa Landets egne Skibe.

Disse Kendsgøringer bør ikke glemmes, hvis der fra engelsk Side skulde blive rettet flere Angreb mod dansk Skibsfart.

Det er saa let fra dansk Side at tilbagevise Angrebet, saaledes som vi allerede har gjort det, men bedre endnu er det at paavise Aarsagerne til det og se, om der er nogen Grund til paa noget Punkt at træffe Forholdsregler ved at indføre Forbedringer.

Væsentlige Forandringer ikke. Vi har ren Samvittighed, dansk Skibsfart arbejder loyalt, uden Subsidier, og vi kan ikke tro paa, at en gammel Skibsfartsnation som den engelske skulde vægre sig ved at fortsætte en Konkurrence paa lige Fod med f. Eks. dansk Skibsfart, ikke mindst i Betragtning af den Loyalitet vi altid har vist Englands Skibsfart. Tidens Uro kan ødelægge meget — men lad os haabe, at der ikke paa Forhaand slaas for meget i Stykker i Forholdet mellem Landene og mellem disses Skibsfart.

RADIOSTATIONEN PAA SKAGEN

Erfaringer, indhøstet under Eftersøgningen af den savnede Rutedamper »Jylland«, viser, hvor nødvendigt det er at faa oprettet den tidligere omtalte Radiostation paa Skagen. De Skibe, der deltog i Eftersøgningen af »Jylland«, havde det største Besvær med at komme i Forbindelse med Blaavand Radio, og i flere Tilfælde lykkedes det ikke. Det blev paany fastslaaet, at Skagerak ikke er dækket af de eksisterende danske Radiostationer.

Saaframt denne Begivenhed, der heldigvis fik en lykkelig Udgang, maatte føre til at der blev truffet en hurtig og positiv Afgørelse for Skagens Radio, var der dog opnaaet noget — som man kunde hilse med Glæde.

KOKS-KARTELLET

Den tekniske Delegation, som af det internationale Koks-kartel er sendt paa Studierejse til de nordiske Lande, har bl. a. den Opgave at undersøge, om en Prisnedsættelse er nødvendig for at bevare denne Del af Koks-Verdensmarkedet.

Det er nemlig blevet betydet Koks-kartellet, at de nordiske Aftagere i Længden ikke ser sig i Stand til at betale de høje Kokspriser, Kartellet har fastsat. Fastholdes det nuværende Prisniveau, er det ikke umuligt, at Koksproducenterne efterhaanden vil miste de nordiske Lande som Kunder.

Delegationen, der bestod af tre tyske, tre engelske, to hollandske og to belgiske og en polsk Ingeniør, havde været i Stockholm og Helsingfors, før de kom til København.

Direktør Th. Adler Svanholm, Det danske Kulkompagni, som er Formand for de skandinaviske Kulimportørers Forening, oplyste, at man allere for længere Tid siden har gjort Koks-kartellet opmærksom paa, at Prisniveauet ligger for højt.

— Sidst vi forhandlede med Kartelledelsen var i London i Juni Maaned, udtalte Direktør Svanholm, og vi fremhævede ved denne Lejlighed paa ny, at de nordiske Landes Koksimport var i Tilbagegang, fordi Kartellets Pristaktik efter vor Mening virkede ødelæggende paa Forretningerne. Vi betonedede, at der var Fare for, at de nordiske Lande i større Udstrækning vilde gaa bort fra Koksene og i Stedet anvende andre Brændselsarter, bl. a. Kul og Olie.

Naar de internationale Kulpriser ligger saa meget under Kokspriserne til Trods for, at Transportudgifter og Mellemandleravance er nogenlunde ens for begge Brændselsarter, skyldes dette bl. a., at der ikke bestaar noget internationalt Kul-Kartel. Konkurrencen mellem de kulproducerende Lande er haard, og dette medvirker til at holde Priserne nede. I gamle Dage, da der heller ikke bestod noget Koks-kartel, kostede Kul og Koks nogenlunde det samme, men nu er Prisforskellen overordentlig stor. Naar Kul f. Eks. koster 19—20 sh frit om Bord, maa der betales ca. 27 sh. for Koks.

TRAFIKFORHOLDENE VED LANGE BRO

Havnebestyrelsens sidste Møde drøftedes bl. a. Trafikforholdene ved Langebro. Betænkningen angaaende Broforholdene fremkaldte den Indsigelse fra Kommunens Repræsentanter, at Afgørelsen var truffet uden forudgaaende Forhandling med Kommunen og Krav om, at der fandt Forhandling Sted med Hensyn til den økonomiske Fordeling, inden Indstillingen tiltraadtes.

Direktør Munck forelagde Betænkningen og anbefalede de tidligere omtalte Bevillinger.

Borgmester Sundbo mente, at Kommunens Andel i Udgifterne maatte afgøres efter nærmere Forhandling.

Overborgmester Christensen ankede over, at al Forhandling mellem Havn og Kommune var sprunget over og henstillede, at Sagen gjordes til Genstand for

to Behandlinger, saaledes at der i Mellemtiden forhandlede med Kommunens Teknikere.

Direktør Fløtkjær fandt ogsaa, at Sagen var forhaestet, og at Kommunen maatte have Lejlighed til at tage Stilling til den. Iøvrigt udtalte han sin Glæde over Forslaget, der betød et Skridt i den rigtige Retning, men Problemet om Spærretid for Skibstrafiken var endnu ikke løst. Taleren henstillede at fremme Forhandlingerne.

Direktør Munck udtalte, at Spørgsmaalet om Spærretid vilde blive taget op senere. Med Hensyn til Forhandlingerne med Kommunen var man gaaet ud fra, at dens Repræsentanter i Havnebestyrelsen havde ført saadanne Forhandlinger i Lighed med, hvad tidligere Borgmester Pedersen plejede at gøre.

Borgmester Sundbo anførte hertil, at Havnebestyrelsen maatte tage Stilling til Sagen, inden Kommunen kunde udtale sig.

Man enedes sluttelig om at udsætte Sagen, saaledes at Kommunen fik Lejlighed til at udtale sig og derefter forelægge den i Havnebestyrelsen paany.

20 AARS ØKONOMISK NYDANNELSESARBEJDE I FINLAND

Det finske Gesandtskab har sendt os et Særtryk af »Unitas«, et Kvartalsskrift udgivet af A/B Nordiska Föreningsbanken i Helsingfors, hvori der findes en meget omfattende og meget interessant Redegørelse for den mægtige Udvikling, det nye Finland har gennemgaaet i de 20 Aar, der er forløbene, siden det blev befriet for Fremmedherredømmet og selv kunde raade over sin Skæbne. Det frie smukke Finland, som vi her i Danmark nærer den dybeste Sympati for og føler os saa nær knyttet til, tegner sig i denne Piece overordentlig klart, fortræffelig ordnet har man her for Haanden alle Oplysninger — statistisk belyst — af Situationen i Dag og for 20 Aar siden saavel som de mellemliggende Aar indenfor alt Produktionsliv i Finland.

SYDAMERIKAS HANDEL

Tyskland har hidtil ikke kunnet faa det mindste af sine tidligere Kolonier tilbage, men kan selvfølgelig ikke undvære Afsætningsmarkeder for sin stadig meget stærkt voksende Industriproduktion, lige saa lidt som Tyskland kan undvære Forbindelse med Lande, hvorfra det kan faa de nødvendige Raastoffer.

Tyskland har nu med alle Midler søgt at udvide sin Samhandel med de forskellige Balkanstater — og derigennem kommet i en saa voldsom Konkurrence med England, at engelsk Udenrigshandel maa lægges ret stærkt om og direkte føre Krigen »ind i Fjendens Land« gennem Antagelse og Benyttelse af de tyske Handelsmetoder.

Det gælder saaledes om Tysklands Samhandel med Sydamerika. Det er et Omraade, hvor Tyskland søger at bore sig ind paa et Marked, der hidtil — hovedsagelig da — har været forbeholdt U. S. A., men hvor Tyskland i Øjeblikket er blevet U. S. A. en endog meget farlig Konkurrent. Saa meget, at U. S. A. nu frister med Laanetilbud for derigennem at beholde Markederne i Sydamerika.

Hvor stærk den tyske Handels-Ekspansion paa Sydamerika er, illustreres tydeligt ved, at siden 1935 er den samlede Handelsomsætning mellem Tyskland og Sydamerika steget med ca. 400 Mill. Mark. Tysklands Import fra Sydamerika er i dette Tidsrum steget med 47 pCt., Tysklands Eksport med 73 pCt., — det er navnlig dette sidste Tal, der interesserer. For de første tre Kvartaler i Aar viser Samhandelen, sammenlignet med tilsvarende Kvartaler i Fjor, en Stigning i den tyske Import fra Sydamerika med 27 Mill. Mark til 624 Mill. Mark og en Stigning i den tyske Eksport med 17 Mill. Mark til 471 Mill. Mark, — for

den samlede Samhandel med Tyskland og Sydamerika er der for de første Kvartaler i Aar en Stigning paa 4 pCt.

Opgangen staar navnlig i Forbindelse med den Ændring i tysk Handelspolitik, at man nu fra tysk Side foretrækker at lægge sine Indkøb i de Lande, der er mest villige til til Gengæld at aftage tyske Produkter, særlig industrielle Færdigvarer.

For de forskellige sydamerikanske Stater gælder det, at Samhandelen med Tyskland navnlig er udpræget stor med Brasilien og Argentina, men i øvrigt er Forholdet med Hensyn til den tyske Eksport dette, at denne gennem de nærmest foregaaende Aar er steget til hver eneste af de sydamerikanske Stater.

SUEZ-KANALEN

Problemet Suez-Kanalen er blevet højaktuelt. Italien gør nu højlydt Krav paa Andel i Ledelsen, og da Tonen efterhaanden internationalt ikke længere er egentlig »salonfähig«, udtales disse Krav lige ud og akkompagneret af drastiske Trusler. Rent bortset fra om der er noget betimeligt i, at det Land, der er Nr. 2 i Benyttelsen af Kanalen, ogsaa burde have nogen Indflydelse paa og Udbytte af den, kan man kun beklage, at der efterhaanden i internationale Forhandlinger har indsneget sig en uheldig Jargon. Der forsøges iøvrigt fra anden Side at bøde paa visse Uretfærdigheder, men vel nok for sent.

En højstaaende Funktionær inden for Suezkanal-Selskabet fremhæver endvidere, at den Nedsættelse af Kanalafgifterne med 3 Pence pr. Ton, der nu træder i Kraft, ikke har nogen som helst Forbindelse med de Krav, der er blevet fremsat i italienske Blade. Nedsættelsen er derimod Følgen af den Fastlæggelse af visse Principleer, hvormed der blev givet Meddelelse paa Selskabets Generalforsamling i Juni Maaned.

Den nye Afgift paa 69 Pence pr. Ton i Stedet for 72 Pence er blevet fastsat paa et Bestyrelsesmøde i Begyndelsen af September.

»STOCKHOLM«

Svenska Amerika Liniens store Nybygning, »Stockholm«, der nærmede sig sin Fuldførelse paa Monfalcone Værftet i Triest, er pludselig ved en uheldig Hændelse brændt. Det var Meningen, at Skibet skulde ud paa Prøvetur i Marts, men efter hvad der nu foreligger om Branden, synes Skibet at være blevet saa stærkt raseret, at der vil gaa længere Tid, inden man naar at faa »Stockholm« færdig.

TYSK EKSPORTPOLITIK

Tysklands Eksport i indeværende Aar vil antagelig blive paa 5200 Mill. Rmk., hvilket er 700 Mill. Rmk. mindre end i Fjor. Det er naturligt, at dette vækker Bekymring i de ellers saa selvsikre Kredse i det tredie Rige, og Dr. Schacht lagde da heller ikke under sit Ophold i London Skjul paa Alvoren. Det er nødvendigt, at der sker noget, forstaar man.

For Importens Vedkommende har Faldet i Verdenspriserne betydet en Nedgang i de tyske Importpriser paa ca. 15 pCt., men samtidig er Mængden af Importen forøget — især for Raavarer og Halvfabrikata —, saaledes at den samlede Importværdi i Aar antages at komme paa 5300 Mill. Rmk., hvilket kun er 250 Mill. Rmk. mindre end i Fjor.

Til denne Forskydning i det egentlige Tysklands Handelsbalance kommer den Merimport, som det tidligere Østrig opviser, og som vil andrage omkring 200 Mill. Rmk.

Under disse Omstændigheder bliver det tvingende nødvendigt for Tyskland at opretholde sin Eksport paa et passende Niveau, hvis man vil undgaa en Reduktion i Importen af nødvendige Raavarer. Den første Forudsætning for en heldig Bevarelse af Eksporten

maa være en Nedsættelse af Leveringstiden for tyske Eksportvarer.

En alvorlig Vanskelighed har hidtil bestaaet i Tysklands Mangel paa fremmede Deviser, hvilket har fremkaldt en Tendens til at afslutte tosidede Handels- og Varebytteaftaler. Tysklands Eksportpolitik for Fremtiden vil uden Tvivl blive rettet imod at befri Eks-

porthandelen for Clearing-Systemets stramme Tøjler, saaledes at Udenrigshandelen paany kan blive mere elastisk og maanske mere præget af det private Initiativ.

Det vil blive hilst med Glæde mange Steder. Ellers truer Handelskrigen — som saa megen anden Uro.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i November 1938, samt Antallet af udgaaede Skibe.

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tonn	Med Ladning	I Ballast
U. S. A.	15	53.437	15	1
Belgien	2	7.387	—	2
Brasilien	3	12.127	2	—
Danzig	3	1.342	—	1
Danmark	23	48.039	17	5
Tyskland	413	574.401	321	83
Estland	7	5.600	5	—
Finland	20	23.662	17	1
Frankrig	27	41.417	20	8
Grækenland ...	29	73.038	17	8
Storbritannien .	180	322.894	130	50
Italien	37	117.773	31	1
Jugoslavien ...	12	32.549	7	8
Japan	1	22.157	5	—
Letland	8	11.351	3	4
Litauen	3	614	3	—
Nederlandene ..	293	423.978	191	68
Norge	78	168.358	46	28
Panama	3	10.919	1	2
Polen	7	4.671	5	1
Portugal	2	2.751	3	—
Rumænien	1	2.290	—	—
Rusland	5	9.487	4	1
Sverige	68	79.657	60	7
Ialt	1.243	2.049.899	903	279

Ialt afgaaet: 1.182 Skibe.

Lloyds' List's Fragtindex

Lloyds List's Fragtindex nedadgaaende Bevægelse fortsattes i November med 1,89 pCt. til 88,02. Det er det laveste Til siden Opgangsperioden i Fjor, og Tallet for November 1937 var 115,97. I 1936 og 1929 var Tallene henholdsvis 86,69 og 82,14, altsaa lavere end i Aar, men det maa i denne Forbindelse erindres, at Skibenes Driftsudgifter er steget stærkt siden da.

Den danske Søfarts-Radlo

Ved Forhandlinger mellem Udenrigsministeriet, Handelsministeriet, Dansk Dampskibsrederiforening, Akts. Det Østasiatiske Kompagni og den danske Presses Telegramudvalg er der paa Grundlag af et Forslag fra Lederen af den danske Søfartsavis, Redaktør Niels Grønnet, opnaaet Enighed om en Ordning, hvorved de daglige Søfartsaviser, der udsendes til danske Skibe i oversøisk Fart, nyttiggøres for danske Foreninger, Kolonier og Blade i oversøiske Lande.

Fra den danske Skibsfarts Side har man givet Tilsagn om ved Skibenes Ankomst til en lang Række oversøiske Havne at ville tilstille danske Repræsentanter en Genpart af de under Farten modtagne Søfartsaviser. Disse vil derefter ved de paagældende danske Gesandtskabers og Konsulaters Foranstaltning blive tilstillet danske Kolonier, Foreninger og Blade m. v., foruden at et Eksemplar vil være for Haanden paa vedkommende Repræsentationer.

Ordnningen vil begynde at virke i Løbet af de nærmeste Uger.

Den danske Søfartsradio, der nu vil blive nyttiggjort ogsaa for de i oversøiske Lande bosiddende danske, har været udsendt daglig siden 1. Maj 1936.

Et af de udlandsdanske Blade, nemlig »Syd og Nord« i Buenos Aires, har i nogen Tid ved egen Foranstaltning laget de daglige Telegrammer og benyttet de danske Nyheder.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i November Maaned 1938

	Antal	N. R. T.
Danske	1.250	348.153
Svenske	271	67.648
Norske	21	28.609
Tyske	51	15.155
Engelske	27	31.720
Franske	2	2.552
Finske	34	31.023
Hollandske	27	10.610
Letlandske	3	3.925
Estlandske	19	12.312
Islandske	3	2.539
Amerikanske	7	21.880
Italienske	1	3.709
Polske	4	25.917
Algerske	1	956
Ialt	1.724	607.317

Polens Kuleksport i November Maaned 1938

De fra Polen i November Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	I 1000 Tons
Tyskland (thv. Østrig)	113
Ungarn	14
Czekoslovakiet	5
Tyskland	10
Sverige	235
Norge	34
Danmark	16
Finland	40
Estland	2
Frankrig	121
Belgien	21
Holland	38
Schweiz	25
Italien	123
Jugoslavien	15
Grækenland	9
Algier	12
Ægypten	11
Øvrige Afrika	7
Argentina	16
Andre Lande udenfor Europa	1
Bunkerkul	176
Ialt	1047
Danzig	34
Ialt	1081

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Marstal-Skonnert læk

Marstalskonnerten »Elisabeth«, tilhørende E. B. Kronmanns Rederier, har maattet søge Nødhavn i Rønne paa Rejse fra Riga til engelsk Havn med Træ. Da den befandt sig i rum Sø 30 Sømil fra Riga, opdagede man, at der var opstaaet en Lækage, som bevirkede, at Maskinrummet fyldtes med Vand og truede med at stoppe Motoren. Mandskabet maatte derefter opholde sig ved Pumperne i 4 Dogn, og for at lette Skibet maatte man yderligere kaste en Del af Dækslasten over Bord. Efter Ankomsten til Rønne konstateredes det, at Skibet i Styrbords Side havde en Lækage paa 1 Tm.s Bredde og 1 Fod lang, ligesom der fandtes et mindre Hul i Boven.

Skaden vil blive midlertidigt udbedret, saa Skibet kan fortsætte til England, hvorefter det skal paa Slip, naar det paany anløber dansk Havn.

»Petter II« ogsaa frigivet

For et Par Dage siden frigav Franco-Regeringen Motorskibet »Norseman«, der var blevet opbragt paa Rejse til Norge med en Ladning Korn for den norske Regerings Regning. Nu er, efter hvad »Agderposten« erfarer, ogsaa Arendal-Tankskibet »Petter II« blevet frigivet. Dette Skib, der havde en Olieladning for engelsk Regning, blev for flere Uger siden opbragt i Middelhavet.

Ulykke paa »Nancy«

Skomager Engberg, Udbyneder, har modtaget Telegram om, at hans Søn, den 21-aarige Matros Arne Engberg, er blevet dræbt ombord paa Rederiet J. Lauritzens Damper »Nancy«, medens den laa i Swansea i Wales. En Staaltrøse var sprunget og havde ramt ramt Engberg i Hovedet. Han blev bragt paa Hospitalet, hvor han døde af sine Kvæstelser.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Til Trods for de sig nærmende Julehelligdage, der som sædvanlig har lagt en vis Dæmper paa Befragternes Lyst til at gøre Forretning, er Rateniveauet i det store hele opretholdt, hvilket tyder paa, at Tonnagen, naar River Plate undtages, er godt fordelt. Man har heller ikke i Aar haft noget Indtryk af, at Rederne har været særlig ivrige efter at slutte deres Skibe for enhver Pris; tværtimod synes det nærmest, som om enkelte Befraglere har været i Klemme og derfor har maattet betale Rater, der har ligget væsentlig over, hvad der har været betalt for lignende Forretning for kort Tid siden.

Som ovenfor berørt ligger der stadig Tonnage og venter i River Plate, men med den nye Høst, der ventes afskibningsklar i de kommende Uger, skulde der være en Mulighed for, at de ca. 20/25 Skibe, som er frie til at slutte, relativt hurtigt bliver absorberet. I denne Forbindelse skal nævnes, at Tramp Shipping Committee yderligere har løftet »the ban« for Skibe, der har været udlosset før 15. November. Der er sluttet adskillige Baade i den forløbne Uge, efter hvad der rapporteres til Minimalraten. Til Destinationer uden for Minimalraterangen noteres kun en enkelt Last til Cuba, for hvilken antydes omkring 15/-.

De øvrige Kornmarkeder har været noget roligere. Fra Northern range og Golfen er sluttet enkelte Skibe paa Basis af Minimalraten til U.K./Cont., ligesom et Par store Baade er sluttet fra Pacificysten til U.K. til Rater, der ligger omkring 24/6d. Australien har været stille, hvilket antagelig staar i Forbindelse med den nye Importtold for Hvede i Indien, der, som vi har nævnt ved en tidligere Lejlighed, antagelig medfører, at en Del af det store Antal Skibe sluttet fra Australien og bestemt til Indien, antagelig vil blive omdirigeret til europæiske Destinationer. Der sluttedes en enkelt Baad for 6700 tons til U.K./Cont. paa Basis af Minimalraten.

Fra Sortehavet har Aktiviteten været lidt større end i sidste Uge, og forskellige Skibe sluttedes fra rumænske/bulgarske Sortehavshavne til Antwerpen/Rotterdam til Rater, der ligger mellem 14/6d. og 15/-. Fra russisk Sortehav sluttedes Korn til 11/6d. Basis Antwerpen/Rotterdam med U.K. Optioner til 9d. mere. De øvrige oversøiske Markeder har nærmest været uforandrede. Der er stadig jævnt godt Aftræk af Tonnage for Scrapjern fra Amerika til Japan, ligesom der synes at være nogle flere Ordre i Markedet for Scrapjern fra U.S./Atlantic til Gdynia og Vestitalien. U.S./Atlantic/Japan er sidst sluttet til 17/9d. for Januar/Februar, men Værdien af denne Forretning ligger i Dag utvivlsomt noget højere, og det skulde ikke være umuligt at faa 18/6d. fra Atlanterhavskysten og 19/6d. fra Golfen. Fra Northern range til Gdynia indikeres 17/- paa sædvanlige Betingelser, og Northern range/Vestitalien vil betale omkring \$5.25 paa gross terms.

I Vestindiasukkerfarten er der nogen større Efter-spørgsel. Flere store Baade er sluttet til omkring 15/6d. for Januar-Lastning Basis p.p. U.K./Cont., hvilket kan gentages, og udelukket er det ikke, at disse

Rater, naar vi kommer paa den anden Side af Nytaar, vil komme til at ligge noget fastere.

Pacificystmarkederne er uden større Forandring. Der søges stadig Tonnage for Scrapjern fra saavel Californien som fra de nordvestlige Distrikter. Rateniveauet ligger omkring \$4.-. Paa f.i.o. Terms er sluttet 540.000 cbft. bale Baad fra Columbia river/Br. Columbia range til Taku Bar til £8000.-, ligesom en 80.000 cbft. bale Baad er sluttet til £7250.- til Taku Bar eller Shanghai. Paa f.i.o. Basis fra Br. Columbia er sluttet Tonnage til 23/- til U.K. Østens Markeder har ligget noget mere stille. Soyabønner sluttedes til den lidt lavere Rate af 26/9d. for Januar/Februar, men det menes, at Tonnage, der kan vise ren Januar readiness, stadig kan faa 27/- Basis Rotterdam eller Hamburg.

Ris fra Saigon har gentagne Gange betalt 26/6d. til Bordeaux/Rotterdam range via Cape for Januar.

Fra fransk Indokina indikeres 18/- for Antracit til U.S.N.H. Fra Philippinerne er der sluttet Tonnage til Middelhavet/Cont., og der indikeres omkring 32/6 for den sædvanlige 60 cbft. bale Basis. Der søges ligeledes Tonnage for 6000 tons Copra fra Philippinerne til Marseille/Cont.; for denne Last indikeres 40/-.

De indiske Markeder har været stille. Der noteres Tonnage fra Madraskysten for Januar-Lastning til 26/-, Option Bombay/Karachi 2/6d. mindre.

De europæiske Markeder er nærmest uforandrede. Med den strenge Vinter, vi nu har faaet, er der imidlertid Tegn paa en større Aktivitet for Kul- og Koks-farten, men vi skal antagelig paa den anden Side af Nytaar, for vi ser nogen Bevægelse i Farten opefter.

Middelhavet hjem er stille, og til Trods for, at der kun kommer faa nye Ordre frem, er Raterne støt, idet Tonnagetilgangen ogsaa synes at være stærkt begrænset.

Der sluttet stadig en Del Trælaster paa Basis af Minimalrate-Skemaet, men med den stærke Kulde, der nu har sat ind, varer det næppe længe, før største Delen af Lastepladserne er lukkede.

Paa Timechartermarkedet synes Efterspørgslen at være noget bedre, og Tønen er nærmest lidt fastere. Der er stadig temmelig mange Ordre for moderne Dieselskibe for Perioder paa indtil 2 Aar. Befragterne indikerer omkring \$1.25 for 12½ Knobs Baad for ca. 12 Maaneder, hurtigere respektive langsommere Baade kan opnaa noget mere respektive noget mindre.

I Vestindiafarten er Forholdene stadig utilfredsstillende; der er sluttet en Del Baade for Rundture. 3000 Tonnere er betalt med omkring \$1.15, og 5000 Tonnere har opnaaet \$1.05. I Forbindelse hermed skal det nævnes, at New York Mæglere meddeler, at der den 3. Januar finder et Møde Sted om en eventuel Reduktion af Tolden paa Sukker fra Cuba, og man mener, at saasnart denne Conference er overstaaet, vil der blive noget større Aktivitet i Vestindiamarkedet, og der skulde af denne Grund være Mulighed for bedre Rater.

Burmeister & Wains Direktion.

Paa et Bestyrelsesmøde Tirsdag i A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri blev det besluttet at udnævne Konstruktionschef *Otto Lund* og Driftsbestyrer *Otto Schnakenburg* til Underdirektører i Selskabet fra 1. Januar.

Samtidig vil Overingeniør *Erik Dithmer* og Ingeniør *Harald Carstensen* faa meddelt Prokura i Selskabet.

De foretagne Udnævnelser betyder en Udbygning af Burmeister & Wains Ledelse, som længe har været under Overvejelse. Selskabets Direktion bestaar, som bekendt, af den administrerende Direktør *C. A. Møller*, Skibsbygningsdirektør *Georg Dithmer* og Fabriksdirektør *A. Hounøller*.

Direktør *Hounøller* er Leder af samtlige Fabrikations-Afdelinger med den nye Underdirektør *Otto Schnakenburg*, der har været i Burmeister & Wains Tjeneste siden 1915, som Driftsbestyrer for disse, og den nye Underdirektør *Otto Lund*, der har været hos Burmeister & Wain siden 1919 med 3—4 Aars Afbrydelse, som Konstruktions- og Tegnechef, samt den nye Prokurist *Harald Carstensen* som Sekretær.

Skibsbygnings-Afdelingen ledes af Direktør *Georg Dithmer* med Assistance af Underdirektør *E. L. Barfoed*; og endelig ledes Administrationen og Lageret af Direktør *C. A. Møller* med Støtte af den nye Prokurist *Erik Dithmer* for Lagerets Vedkommende, samt Kontorchefer for Indkøb og Administration.

Kontorchef Smyth 60 Aar

En kendt Mand i den københavnske Shippingverden, Kontorchef *Henry Smyth* hos C. K. Hansen, fyldte Onsdag 60 Aar.

Kontorchef Smyth blev oprindeligt uddannet i D.F.D.S. og var derefter en Overgang i Tyskland, men siden 1915 har han med stor Dygtighed virket inden for Rederiet C. K. Hansen, hvor han særlig tager sig af Wilhelmsens Linje og de Linjer under Broström-Koncernen, hvormed C. K. Hansen samarbejder. Han er vellidt og agtet i den store Virksomhed som blandt alle Selskabets Forbindelser.

Motorskib sunket ved Bornholm

Motorskibet »Kodan« af Rønne, paa Rejse fra Stettin til Kalmar med Sand, sprang læk i Nærheden af Kalmar Sund. Besætningen blev taget om Bord i 3-m. m.s. »Mars« af Djupekaas, der var paa Rejse fra Vestervik til Lybæk, og bragt til Rønne.

»Kodan«, der efterledes i synkefærdig Tilstand, førtes af Skibsfører Jens Rømer.

Skarp Protest fra Træskibsbyggerne

I Anledning af den Kritik, som Formanden for Vestjydske Fiskeriforening, Bjergningsentreprenør Claus Sørensen, har fremsat af den Maade, hvorpaa danske Fiskekuttere er bygget, har Foreningen af Træskibsbyggere paa et Møde i Fredericia vedtaget følgende Resolution:

»Foreningen af Træskibs- og Baadebyggere i Danmark«, forsamlet til Møde i Fredericia, undlader hermed ikke at udtale den skarpeste Protest mod de af Hr. Claus Sørensen fremsatte Udtalelser angaaende Kvaliteten af de af Foreningens Medlemmer byggede Fiskerifartøjer. Disse Udtalelser, som er meget krænkende for den danske Skibsbyggerstand i sin Helhed, maa være fremsat uden Spor af Kendskab til de faktiske Forhold, baade med Hensyn til, at alle Fartøjer er bygget efter Statens Skibstilsyns Fordringer og ligeledes under dets specielle Tilsyn. Vi maa takke Statens Skibstilsyn for Svaret, som Kaptajn Grue har afgivet, og vi maa forlange, at Hr. Sørensen opgiver, hvilke Værfter, han henviser til med det særligt daarlige Arbejde og ikke genere hele Standen under eet.

Papirmassen sprængte Skibet

Til Falkenberg paa Sveriges Vestkyst indkom forleden Morgen tre Mand fra Galeasen »Forget me not«, der havde faaet en næsten mirakuløs Redning.

Galeasen var sprunget læk paa Vejen fra Drammen til København ud for den svenske Vestkyst. Galeasen var lastet med Papirmasse, som, da den blev vaad, svulmede op, saaledes at Skibet fuldstændig sprængtes og gik til Bunds ud for Tulø Fyr.

De tre Mand gik i Skibsbaaden og kæmpede i 10 Timer med den oprørte Sø, inden de kom ind til Falkenberg.

Smuk Nytaarsgave

Firmaet Alfred Olsen har til sine maritime Kunder udsendt en Lommebog i lækkert Skindbind og fuld af Oplysninger af Interesse for Skibsfarten, en ualmindelig smuk og nyttig Gave, som enhver, der har Forbindelse med Skibsfarten, vil have Nytte af.

Huse som Last

Engang i Januar skal et svensk Skib transportere Træhuse fra Landsbro i Sverige til Forth i Skotland. Der er i Sverige færdigbygget 150 Træhuse, som skal opstilles i Skotland. Paa Grund af den engelske Oprustning og paa Grund af Svenskerne Erfaring i Træhuse har de engelske Myndigheder besluttet sig til denne usædvanlige Fremgangsmaade. Svenskerne ligger i Forhandling med et halvt Hundrede britiske Kommuner om Leverancer af lignende Art.

Lappegrund Fyrskib flyttes

Gennem mange Aar har Lappegrundens Fyrskib ud for Kronborg ligget paa en udsal og for Paasejlinger meget farlig Plads. Sidst i Efteraaret blev Skibet paasejlet af en finsk Dampær og var i længere Tid til Reparation ved Orlogsværftet.

Det meddeles nu, at Fyrskibet i Begyndelsen af det nye Aar vil blive flyttet ca. 500 m W.-paa. I Stedet for som nu at ligge midt i Farvandet med Skibstrækk paa begge Sider, vil Fyrskibet blive lagt ind mod selve Lappegrund, og det derværende Sømærke vil blive inddraget.

Grundstødning ved Kjeldsnor

Den tyske Dampær »Karpfanger« af Hamburg (ex Louise), paa Rejse fra Finland til U. S. A. med 8,000 Tons Papirmasse, grundstødte paa Stengrund udfor Kjeldsnor Fyr paa Langeland. Skibet havde faaet Maskinskade og drev, medens man reparerede, ind paa Grunden. Der sluttedes Aftale med Svitzer, som dirigerede »Svava«, »Egir« og »Sigyn« til Kjeldsnor. »Sigyn« havde Danplægeren »Sif« med, hvis det skulde blive nødvendigt at losse. Det blev det ikke. »Svava« fik henunder Aften »Karpfanger« af Grunden og slæbte den derefter nordpaa. Den skal dykkerundersøges i Kalundborg Fjord.

»Canal Moraleda« laster dansk Tovværk

Den chilenske Dampær »Canal Moraleda« (ex »Skagen«), som efter endt Modernisering ved Aalborg Værft er ankommet til Langelinie, er inden Afrejsen fra Aalborg blevet lastet med 20 Tons dansk Tovværk. Inden Dampæren gaar videre til Chile, vil den i København faa Ladningen suppleret bl. a. med et stort Parti Staalvirer.

Striden om Gøteborg-Frederikshavn-Ruten

»Kronprinsessan Ingrid«s Rederi har sendt Handels- og Søfartskollegiet i Stockholm et Svar paa det svenske Jernbanedirektorats Forslag om Subventionens Bortfald. Det hedder i Svaret, at en Indskrænkning af Trafikken paa Ruten Gøteborg—Frederikshavn vilde medføre en Forinnskelse i Indkomsterne paa 143,000 Kr. Den første Følge vilde blive, at den danske Statsstøtte paa 60,000 Kr. bortfaldt. Den eneste Besparelse vilde blive ca. 13,000 Kr. pr. Aar i formindskede Brændselsudgifter.

Rederiet, der henstiller, at Handelskollegiet skal støtte Ansøgningen om Statsstøtte, minder om, at Hovedformålet med Virksomheden er ved en hurtigere Forbindelse at forbinde Vestsverige med Jylland og skabe Mulighed for øget Trafik mellem de to Landsdele.

Japannerne vil bjærge MS. »Tongking«

Telegrambureauet Domei meddeler fra Tokio:

De japanske Dykkeres Forbund sender en af deres dygtigste Dykkere til Penang for at bringe det danske 6,645 Tons drægtige Motorskib »Tongking«, som den 27. Maj sank udfor Penang med en Ladning Ris, tung Olie, Copra og Oliekager, flot igen.

Bjærgningsselskaber i Penang og Singapore har efter Anmodning af de britiske Assurandører prøvet at bringe »Tongking« flot, men det er ikke lykkedes.

Japanske Skibsmæglere i Kobe købte ved en Auktion i Singapore Skibet for 300,000 Yen. De japanske Bjærgningsentreprenører haaber at kunne sejle Skibet hjem ved dets egen Kraft og derved opnaa en Nettofortjeneste paa 3 Millioner Yen.

Hvis Japannerne faar Magt med den vanskelige Opgave, vil det aabenbart gaa »Tongking« paa samme Maade, som det er gaaet med A. P. Møllers »Nora Mærsk«, der brændte ved Filipinerne i 1936. Efter et Par Aars Ophold ved Værft i Osaka sættes »Nora Mærsk« i Fart igen under japansk Flag og under Navnet »Hokoku Maru«.

Hallands-Linien

I Gøteborg er stiftet et nyt Rederiaktieselskab af Cherferne for Broström-Koncernen: Gustaf Borin, Axel Jönsson, T. E. Broström, E. Carlsson, E. Welter og E. Th. Christiansson. Hensigten med det nye Selskab er at sætte Hallandsbolaget i Stand til at drive Linien med ny, moderne Tonnage og derigennem udnytte Mulighederne for et bedre Resultat af Driften.

Det internationale Handelskammer

Som bebudet i sidste Uge skulde Det internationale Handelskammers danske Nationalkomité, der forestaar Tilrettelæggelsen af den intern. Handels-Kongres i Kbhvn. til Sommer, udvides med fem nye Medlemmer til tretten Medlemmer. Det er nu sket. De nye Medlemmer er: Direktør Th. Adler Svanholm, Grosserer Bue Bjørner, Skibsreder Chr. Harhoff, Direktør Th. Juncker og Direktør G. E. Hartz.

De øvrige Medlemmer er Formanden, Grosserer Holger Laage-Petersen, Direktør A. Holm, Ingeniør C. A. Møller, Direktør A. Eigtved, Konsul A. Abel, Konsul H. P. M. Palsø, Direktør J. A. Korbjerg og Direktør E. Mægaard. Overretssagfører Mogens Raffenberg er Komiteens Sekretær.

Sveriges Fortjeneste paa Malm

Aktieselskabet Luossavaara-Kiirunavaara Malngrube har i Regnskabsaaret 1. Oktober 1937—30. September 1938 brudt og afskibet ca. 10,1 Millioner Tons Malm mod ca. 9,6 Mill. Tons forrige Aar. Malmen er blevet ført fra Gruberne med Jernbanen Svartön—Rigsgrænsen, og Staten har i Afgift for denne Transport modtaget Kr. 1,50 pr. Ton eller ialt ca. 15,300,000 Kr.

Carlsberg Bryg

Carlsberg Bryggerierne har udsendt et specielt Bryg, forsynet med en dekorativ Etikette og forklarer herom følgende:

— Da Siams Barnekonge fornylig vendte hjem til sit Land paa et af Ø. K.'s Motorskibe, blev der givet Tilladelse til paa det siamesiske Marked at udsende et begrænset Kvantum Carlsberg Øl i et specielt Udstyr, og Etiketten, som er godkendt af den officielle Modtagelseskomité, bærer paa Siamesisk Paaskriften: »Længe leve Kongen og Forfatningen«.

Havari i Stillehavet

Det britiske 4,993 Tons Motorskib »Ridley« udsendte forleden Nødsignaler efter at have rørt en undersøisk

Genstand i Farvandet mellem Sydjapan og Formosa. Telegrammerne opfangedes i Manila. Man fik Opfattelsen af, at »Ridley« var ved at synke, men senere meldtes det, at Skibet var paa Vej til Nagasaki ved egen Hjælp.

Søsætning

Tirsdag sosattes fra Helsingør Skibsværft den nye Storebællsfærge, der døbt af Søfartschef Nørgaards Frue og fik Navnet »Storebæll«.

Færger, der er den fjerde i Rækken af de store 3-sporede Færger til Storebælls Overfarten, bliver ikke meget forskellig fra de foregaaende, hvad den indre Indretning angaar. I det ydre adskiller den sig fra dem ved en anden Placering af Skorstenene. Den nye Færge har en Længde af 105 Meter, 3 Meter længere end de andre Færger, og Maskineriet bliver betydeligt stærkere, 5200 HK. mod 4600, hvilket giver en Fart paa 16½ Knob mod de andre Færgers 15¼ Knob.

Død i Manila

Fra Rederiet A. P. Møller indløb der forleden Meddelelse til Aalborg om, at Hovmester Werner Jørgensen, Aalborg, der var forhyret med en af Selskabets Baade, »Niels Mærsk«, er død af et Hjerteslag, medens Skibet laa i Manila paa Filippinerne. Hovmester Jørgensen, der blev 48 Aar, har i en Aarrække sejlet med A. P. Møllers Baade.

Stabelafløbning paa Orlogsværftet

Marinens nye Opmaalingskib »Freja«, der skal være færdigt den 1. April næste Aar, sosattes fra Orlogsværftet Torsdag. Dets Længde er 40,87 m, Bredden 7,7 m, Dybgaende 2,2 m og Displacementet bliver 342 Tons. Maskineriet bliver en oliefyret Dampmaskine, der vil give Skibet en Fart af 10½ Knob. Besætningen skal udgøre 40 Mand. I Fredstid skal »Freja« anvendes til Opmaalingsstjeneste i danske Farvande. I givet Fald kan det nye Skib forsynes med to 75 mm Kanoner og to 20 mm Rekyllkanoner.

Ny Havn

Efter mange og besværlige Forhandlinger har Spodsbjerg faaet sin nye Havn. Arbejdet paa den nye Havn, der har kostet ca. 115,000 Kr., er udført af Entreprenør-

firmaet Storm & Nielsen, Køge, og det har staaet paa siden Foraaret. Der er nu skabt ganske udmærkede Forhold for Fiskerne. Havnen indviedes forleden.

Shells Tankflaade

Shells-Selskaberne havde i Januar Maaned i Aar en Flaade paa 2,148,474 Tons. Flanden er i Aarets Løb blevet forøget med ca. 280,000 Tons, Flaaden er i Aarets Løb blevet forøget med ca. 280,000 Tons, og næste Aar bygges yderligere 22 Tankskibe paa ca. 264,000 Tons.

PERSONALIA

60 Aar

Den 19. December fyldte Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn C. O. Arcl, 60 Aar. Kaptajn Arcl af Fører af s.s. »Tennessee«.

Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn M. J. Jans, fylder den 23. December 60 Aar. Kaptajn Jans er Fører af s.s. »Dagmar«.

70 Aar

Den 20. December fyldte tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn N. J. Rasmussen, 70 Aar. Kaptajn Rasmussen, der sidst var Fører af 3 mst. Sk. »Faluken«, er bosiddende paa Thureø.

75 Aar

Tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn E. L. Meyer fylder den 23. December 75 Aar. Kaptajn Meyer, der har ført flere større Sejlskibe, forlod Søen 1926.

Dødsfald

Skibsfører i Rederiet J. Lauritzen, Kaptajn Georg Christiansen, er afgaaet ved Døden i sit Hjem paa Fanø, 42 Aar gammel. Han tog Styrmands- og Skibsførereksamen ved Fanø Navigationsskole, og efter et hurtigt Avancement blev hans Skibsfører i 35 Aars Alderen. For en Maaned Tid siden maatte han paa Grund af Sygdom gaa i Land fra Damperen »Nerma«. Dødsarsagen var en Lungebetændelse.

POSITIONSLISTE PR. 20. DECEMBER 1938

A

s.s. *Aalborg* ank. Helsingør 7.12.
s.s. *Aaro* ank. Immingham 13.12.
s.s. *Aaro*, Bastrup, afg. Grimsby 14.12.
s.s. *Aase* afg. Gibraltar 15.12. til London & Kbhvn.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Cartagena (Col.) 9.12.
s.s. *Absalon* afg. Gdynia 5.12. til Algiers.
m.s. *African Reefer* ank. Seattle 20.12.
m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, ank. Weihwei 20.12. udg.
s.s. *Agnete* afg. Vlissingen 7.12. til Casablanca el. Dakar.
s.s. *Agnete Mærsk* pass. Gibraltar 15.12. p. R. t. Alexandria.
s.s. *Alabama* ank. Pernambuco 18.12.
s.s. *Alf* pass. Skagen 14.12. p. R. t. Antwerpen.
s.s. *Alfa* afg. Bona 20.12.
s.s. *Algarve* afg. Gibraltar 15.12. til Antwerpen.
s.s. *Algier* afg. Leixoes 19.12. til Gdynia.
m.s. *Almena* ank. Helsingør 7.12.
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Bangkok 17.12. til Saigon hjg.
s.s. *Allsund*, Hansen, pass. 49 Gr. N., 42 Gr. W. 17.12. p. R. t. Rotterdam.
m.s. *American Reefer* ank. Nakskov 12.12.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Norresundby 19.12. til Hull hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 30.11. til Lisbon.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Yokohama 10.12. til New York.
s.s. *Anna* pass. Ølandsrev 20.12.
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Azorerne 17.12. p. R. t. New York udg.
s.s. *Anne* afg. Alexandria 12.12. til Haifa.
m.s. *Argentina* afg. Oslo 19.12. til Kbhvn.
m.s. *Arizona* afg. Rosario 18.12. til Buenos Aires.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Bordeaux 8.12. til Casablanca.
m.s. *Asbjørn*, Bjørk, afg. Yawata 16.12. til Numca.
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Javalhead 8.12. p. R. t. Las Palmas hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Caen 12.12.
s.s. *Aslaug* afg. Jaffa 30.11. til Clyde.
m.s. *Asnæs* pass. Skagen 11.12.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Shanghai 18.12.
s.s. *Astra* pass. Beachy Head 16.12. p. R. t. Galveston.
s.s. *Astrid*, Madsen, i Timecharter paa West Indies.
m.s. *Australian Reefer* pass. Brunsbüttel 21.12.
m.s. *Australian*, Rasmussen, ank. Port Pirie 17.12. hjg.
s.s. *Avance* afg. Aarhus 14.12. til Korsør.

B

s.s. *Belgien* afg. Kbhvn. 14.12. til Gdynia.
m.s. *Bente Mærsk* pass. Lizard 3.12. p. R. t. Corpus Christi.
s.s. *Bergenshus* afg. Alesund 20.12. nordg.

s.s. *Bertha* ank. Thisted 9.12.
s.s. *Bes* pass. Skagen 19.12.
s.s. *Betta* afg. Livorno 20.12.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Swansea 25.11. til Halifax.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Charlottetown 9.12.
s.s. *Birgitte* pass. Gibraltar 13.12. p. R. t. London.
s.s. *Birte*, Andersen, ank. Aberdeen 10.12.
s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Kbhvn. 15.12.
m.s. *Bonita*, Duhn, ank. Hernösand 19.12.
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Marsilles 20.12. til Port Said udg.
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. Lisbon 6.12. til Wilmington. Del.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 19.12.
s.s. *Brasilien* afg. Rio 19.12. til Madeira.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Rio de Janeiro 18.12.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Aalborg 16.12. til New York.
s.s. *Britta* pass. Barry 20.12.
s.s. *Broholm* ank. Alexandria 18.12.
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. 56,18 Gr. N., 31,17 Gr. W. 14.12. p. R. t. Boston.
s.s. *Brynhild* afg. Natal 7.12. til Madeira.

C

m.s. *California* afg. Moss 20.12. til River Plate.
m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Acapulco 16.12. p. R. t. Los Angeles udg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Sombreo 19.12.
s.s. *Carmen* ank. Lieata 17.12.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. New York 8.12. til Tampico.
s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 17.12. til Antwerpen.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Aden 18.11. til Japan.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Cristobal 20.12.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Lorenzo Marques 5.12. til Sydney udg.
s.s. *Christiansborg* ank. Aarhus 18.12.
m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Aruba 24.12.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Paramaribo 3.12.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Rio de Janeiro 12.12. til Santos.
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Harlepool 17.12. til Frederikshavn.
s.s. *Clara*, Jensen, lagt op Kbhvn.
m.s. *Columbia*, Bronér, forv. afg. Singapore 17.12.
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Brussels 11.12.
s.s. *Cyril*, Farup, pass. Ushant 20.12.

D

s.s. *Dagmar* afg. Kbhvn. 17.12. til London.
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 13.12. til Odense.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

20.12.38

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	480,50	AMSTERDAM.....	261,25
BERLIN.....	192,50	STOCKHOLM.....	116,45
PARIS.....	12,75	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	80,95	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108,70	PRAG.....	16,80
ROM.....	25,45	WARSAWA.....	91,30

s.s. *Dagmar* ank. Aalborg 17.12.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Burntisland 16.12.
 m.s. *Danmark* ank. Aruba 14.12.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Singapore 16.12. hjg.
 s.s. *Delaware* afg. Charleston 17.12. til Norfolk.
 m.s. *Duala*, Larsen, afg. Christobal 11.12. til San Francisco udg.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Zeebrügge 8.12. til Bintan.
 s.s. *Edv. Nissen* afg. Sydney, NS, 3.12. til Rotterdam.
 s.s. *Efte Mærsk* pass. Dungeness 13.12. p. R. t. Bayonne.
 s.s. *Egholm* ank. Gdynia Red 19.12.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Haifa 20.12.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Lake Charles 4.12.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Maracaibo 19.12.
 s.s. *Elisabeth* afg. Lovisa 11.12. til Boness.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Jaffa 2.12.
 s.s. *Ellen* afg. Hull 16.12. til Porsgrunn.
 s.s. *Ellensborg* ank. Danzig 19.12.
 s.s. *Else* ank. Kotka 20.12.
 s.s. *Emanuel* afg. Avonmouth 14.12. til Gdynia.
 s.s. *Emilie Mærsk* pass. Gibraltar 13.12. p. R. t. Hull.
 m.t. *Emma Mærsk* ank. Colombo 15.12.
 s.s. *Energi* afg. Oslo 17.12. til Stettin.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Grangemouth 16.12.
 s.s. *Enigheden* afg. Svendborg 18.12. til Montrose.
 s.s. *Erik Boye* afg. London 19.11. til Boston.
 s.s. *Erna* ank. Helsingør 15.12.
 s.s. *Erindring* afg. Antwerpen 20.12. til Zeebrügge.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. San Francisco 19.12. hjg.
 s.s. *Ester* ank. Jacobstad 20.12.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Sörnäs 18.12.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Liverpool 13.12. til Seaham II.
 s.s. *Estrid* afg. Rio de Janeiro 25.11. til Hamburg.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. St. Thomas 16.12. til London hjg.

F

s.s. *Fano*, Korff, afg. Göteborg 16.12. til Kotka.
 m.s. *Fano* ank. Søby 17.12.
 s.s. *Finland* ank. Gdynia 12.12.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. London 19.12. hjg.
 s.s. *Flora* ank. Aalborg 19.12.
 s.s. *Flynderborg* afg. Huelva 17.12.
 s.s. *Frankrig* ank. Kbhvn. 12.12.
 s.s. *Fredensborg* ank. Marseilles 15.12.
 s.s. *Frederiksborg* pass. Ushant 20.12.
 s.s. *Freya* ank. Antwerpen 11.12.
 s.s. *Frida* afg. Iquique 13.12.
 s.s. *Frode* afg. Göteborg 8.12. til Boston, Mass.
 s.s. *Fylla* ank. Skive 10.12.

G

s.s. *Georgia* afg. Oslo 19.12. til Kbhvn.
 s.s. *Gerda* afg. Algier 20.12.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Huelva 15.12.
 s.s. *Gerd* afg. Haifa 10.12. til Liverpool.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Los Angeles 13.12. p. R. t. Yokohama.
 s.s. *Gorm* afg. New York 2.12. til Oslo.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Hampton Rds. 14.12. til Kobe.
 s.s. *Grete* afg. Rio de Janeiro 19.12.
 s.s. *Grønland* i Kbhvn.
 s.s. *Gudena* pass. Brunsbüttel 14.12. til Aarhus.
 s.s. *Gudrun* ank. Halifax 9.12.
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. New York 15.12. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Gunhild* afg. Danzig 13.12. til Antwerpen.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Gibraltar 12.12. til Liverpool.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Chefoo 26.11. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. Haifa 8.12. til London.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Ystad 19.12.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Seaham 14.12.
 s.s. *Halvdan* afg. Havre 19.12. til Bordeaux.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Workington 16.12. til Libau.
 s.s. *Hanne* afg. Vlissingen 14.12. til Boston, Lincs.
 s.s. *Hans Broge* pass. Dungeness 15.12. p. R. t. Huelva.
 s.s. *Harald* ank. Liverpool 20.12.

s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 20.12.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Danzig 14.12. til Bordeaux.
 s.s. *Harriet* ank. Ghent 19.12.
 s.s. *Helene* afg. Ellesmere 14.12.
 s.s. *Helga* pass. Christobal 11.12.
 m.s. *Helvig* afg. Algiers 15.12. til Alexandria.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Minatitlan 28.11.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Ushant 15.12. p. R. t. Setubal.
 m.s. *Herdis* afg. Liverpool 16.12. til Las Palmas.
 m.s. *Hulda Mærsk* ank. Philadelphia 14.12. p. R. t. Yokohama.
 s.s. *Hilde* pass. Dover 16.12. p. R. t. London.
 s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 21.12. til Odense.
 s.s. *Holland* ank. Antwerpen 14.12.
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 19.12.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Gibraltar 18.12. p. R. t. Genoa udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Tyne 16.12. til Aarhus.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Casablanca 12.12. til Naples.
 s.s. *Inger* afg. Gdynia 18.12.
 s.s. *Inger Toft* ank. Bayonne 8.12.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Kalundborg 16.12.
 m.s. *Ireland*, Meinertz, afg. Kbhvn. 9.12. til Philadelphia.
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Pedersen, afg. Kbhvn. 17.12. til Blyth.
 s.s. *Ivar* afg. New York 19.12. til Norfolk.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 19.12.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Saffi 8.12. til Fredericia.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Ushant 9.12. p. R. t. Venezuela.
 m.s. *Java*, Christensen, pass. Hornsrev 21.12. p. R. t. Nørresundby hjg.
 s.s. *Jenny* ank. Granton 20.12.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Hampton Rds. 4.12. til Hamburg.
 s.s. *Johanne* pass. Helsingør 17.12.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Alexandria 14.12. til Haifa.
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 21.12. til Kbhvn.
 s.s. *Jonna* ank. Gdynia 19.12.
 s.s. *Juliane* ank. Danzig 10.12.
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Antwerpen 20.12. til Rotterdam hjg.
 s.s. *Jutta* ank. Cardiff 20.12.
 s.s. *Jytte* ank. Gdynia 11.12.
 s.s. *Jægersborg* afg. Bordeaux 17.12.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Gibraltar 17.12. til Göteborg.
 s.s. *Kalø*, Brockmann, ank. Manzanillo 18.12.
 s.s. *Karen* ank. Dubrovnik 7.12.
 s.s. *Karen Toft* ank. Huelva 18.12.
 s.s. *Karla* pass. Cabo Carveiro 16.12.
 s.s. *Katholm* afg. Danzig 21.12. til Kbhvn.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Pasajes 2.12.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Skagen 14.12. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Kentucky* afg. Neufahrwasser 26.11. til Natal.
 s.s. *Kirsten* afg. London 16.12. til Helsingør.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Bordeaux 12.12. til Saffi.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Tees 15.12.
 s.s. *Knud* afg. til Dok i Frederikshavn efter Udlosning i Odense.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Ruteart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armaelles.
 s.s. *Knud Villemoes* pass. Fornæs 14.12. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Knut* ank. Trångsund 9.12.
 s.s. *Kongea* afg. Åbo 11.12. til Leningrad.

L

s.s. *Laila* ank. Valparaiso 13.12.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Middlesbrough 19.12. til Antwerpen udg.
 s.s. *Lars Kruse* pass. Gibraltar 16.12. p. R. t. Marseilles.
 s.s. *Laura* ank. Rosario 18.12.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Sourabaya 14.12.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Port Said 7.12. til Bandar Shahpour.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Viipuri 18.12.
 s.s. *Lilian* afg. Hull 18.12.
 s.s. *Lilleborg* ank. Køge 18.12.
 s.s. *Lily* ank. Irvine 9.12.
 s.s. *Linda* pass. Ushant 18.12.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Sølvesborg 18.12. til Danzig.
 s.s. *Lotta* ank. Alexandria 19.12.
 s.s. *Lotte* afg. Hampton Rds. 9.12. til Hamburg.
 m.s. *Louisiana* afg. Aabenraa 25.11. til River Plate.
 m.s. *Lundby* afg. Lisbon 17.12. til Alexandria.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Barry 26.11. til Hampton Rds.
 s.s. *Magnus* afg. Dunkirk 19.12. til Kbhvn.
 s.s. *Maja* ank. Wasklot 20.12.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Newcastle on Tyne 19.12. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Antwerpen 24.11.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. New York 16.12. til Boston.
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. Aalborg 13.12. til West Indies.

s.s. *Margrete* afg. Tyne 13.12. til Königsberg.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 18.12.
 s.s. *Maria* ank. Aalborg 28.11.
 s.s. *Marianne* afg. Trångsund 10.12. til Stansgate.
 m.t. *Marie Mærsk* ank. Buenos Aires 12.12.
 s.s. *Marie Toft* pass. Kbhvn. 18.12.
 s.s. *Marit Mærsk* pass. Gibraltar 13.12. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Marna* pass. Habana 12.12.
 m.s. *Marocco* afg. Neumours 19.12. til Oran.
 s.s. *Martin Carl*, Christiansen, afg. Aruba 13.12.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Gibraltar 9.12. vestg.
 s.s. *Marx* afg. Tyne 16.12. til Kolding.
 s.s. *Maryland* ank. Santa Fe 17.12.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Beirut 8.12. til Felhiye.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Colombo 14.12. til Aden hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Svendborg 30.11.
 s.s. *Mette* afg. Charleston 26.11. til Hamburg.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Manila 15.11. til Hongkong.
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 17.12. til Antwerpen.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Methil 19.12.
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Granton 16.12. til Skive.
 s.s. *Najaden* pass. Blaavand 19.12.
 s.s. *Nancy* pass. Portland 19.12.
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 12.12. til River Plate.
 s.s. *Nerma* ank. Rabat 20.12.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Balboa 9.11. til Yokohama.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Manila 8.12. p. R. t. Hoilo.
 s.s. *Niels R. Finsen* forv. ank. Kbhvn. 21.12.
 s.s. *Niobe* afg. Pomaron 18.12.
 s.s. *Norco* afg. Hargshamn 13.12. til Danzig.
 m.s. *Nordbo* ank. Bahia Blanca 12.12.
 s.s. *Nordborg* afg. Port William 17.12.
 s.s. *Nordby* ank. Tyne 16.12. p. R. t. Kbhvn.
 m.s. *Norden* afg. Manila 15.12. til Kobe.
 m.s. *Nordfarer* ank. New York 9.12.
 m.s. *Nordhavet* afg. Buenos Aires 3.12. til Dakar.
 m.s. *Nordhval* afg. Wakamatsu 9.12. til Portland (Oreg.).
 m.s. *Nordkap* pass. Philadelphia 1.12. p. R. t. Santos.
 s.s. *Nordlys* pass. Beachy Head 6.12. p. R. t. Norfolk.
 m.s. *Nordpol* afg. Rashin 4.12. til Karlshamn.
 m.s. *Nordvest* pass. Gibraltar 8.12. p. R. t. Boston.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, forv. ank. New York 20.12.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 20.12.
 s.s. *Olga* ank. Amsterdam 15.12.
 m.s. *Olga S.* pass. Gibraltar 16.12.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Kbhvn. 12.12. til Riga.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Durban 15.12.
 m.s. *Oregon* afg. Madeira 10.12. til Kbhvn.
 s.s. *Orion* ank. Kbhvn. 14.12.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Monastir 15.12. til Göteborg.
 s.s. *Otto Petersen* pass. Dunnet Hd. 11.12. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Ove Toft* ank. Zeebrugge 19.12.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Glasgow 9.12. til Halifax.
 s.s. *P. N. Damm* ank. New York 15.12.
 m.s. *Panama*, Paulsen, pass. Minikoi 19.12. p. R. t. Penang udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Aarhus 17.12.
 s.s. *Paula* afg. St. Louis 19.12.
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Nakskov 17.12.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Los Angeles 30.11. til Manila.
 s.s. *Pia* pass. Gedser 18.12.
 s.s. *Polly* ank. Svendborg 10.12.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Antwerpen 17.12.

R

m.s. *Ragnhild* pass. Spurn Head 12.12. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Randa* afg. Rouen 20.12.
 s.s. *Riga* ank. Stettin 19.12.
 s.s. *Rigmor* ank. Sfax 6.12.
 s.s. *Rikke* pass. Hammershus 14.12. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Hammershus 14.12. p. R. t. Boulogne.
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 21.12. til Hamburg.
 s.s. *Robert* afg. Gdynia 12.12. til Hernösand.
 m.s. *Robert Mærsk* pass. Wight 7.12. p. R. t. New York.
 s.s. *Rosenborg* ank. Kbhvn. 17.12.

S

s.s. *Saga* afg. Drammen 20.12. til Horsens og Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Manila 16.12.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Wilmington N.C. 15.12.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Danzig 18.12.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Hartlepool 17.12. til Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Rotterdam 26.11.
 m.s. *Selandia*, Væring, afg. Penang 20.12. til Port Swettenham 20.12. udg.
 s.s. *Selma* pass. Finisterre 20.12.
 s.s. *Sessa* afg. New York 16.12.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. San Francisco 13.12. udg.
 s.s. *Sicilien* ank. Antwerpen 16.12.
 s.s. *Signe* pass. Dungeness 14.12. p. R. t. Oporto.
 s.s. *Sigrid* ank. Tyne 14.12.
 s.s. *Sigrun* afg. Horsens 16.12. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Silkeborg* ank. Risør 17.12.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, i Aalborg.
 s.s. *Skagen* ank. Hamburg 20.12.
 s.s. *Skagerak* pass. Gibraltar 16.12. p. R. t. King's Lynn.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Baton Rouge 28.12.
 s.s. *Skjold* afg. Tallinn 19.12. til Riga.
 s.s. *Skodsborg* ank. Immingham 19.12.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 20.12. til Gdynia og Danzig.
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, ank. Hamburg 15.12.
 m.s. *Sonja*, Bang, ank. Rotterdam 20.12.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Lorient 10.12. til Saffi.
 s.s. *Sophie* afg. Kotka 12.12. til La Rochelle.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 20.12. til Kbhvn.
 s.s. *Stul*, Nielsen, pass. 39 Gr. N. — 37 Gr. W. p. R. t. Triest.
 s.s. *Stella* ank. Wiborg 20.12.
 m.s. *Stensby* forv. afg. Dairen 23.12. til Europa.
 s.s. *Stjerneborg* ank. Providence 17.12.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Port Talbot 17.12.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Fredericia 14.12.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 13.12. til Oslo.
 s.s. *Svanholm* afg. Kbhvn. 16.12. til Antwerpen.
 s.s. *Svend Pii* pass. Helsingør 4.12. p. R. t. Freetown.
 s.s. *Søborg* afg. Setubal 17.12.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Swansea 19.12. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 6.12.
 s.s. *Tanja* afg. Portland 20.12.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Yokohama 15.12.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Hyllol 20.12.
 s.s. *Tekla* afg. Dakar 13.12. til Dunkirk.
 s.s. *Tennessee* ank. Ardrossan 14.12.
 m.s. *Thyra S.* ank. Las Palmas 12.12.
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 20.12.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Kbhvn. 20.12.
 s.s. *Tove* afg. Tyne 15.12. til Hamburg.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Rotterdam 20.12.
 s.s. *Transporter* ank. Odense 14.12.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Odense 18.12.
 s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 20.12.
 s.s. *Tula* afg. Neapel 19.12. til Palermo.
 m.s. *Tunis* afg. Haifa 18.12. til Antwerpen.
 m.s. *Tureby* ank. New York 16.12.

U

s.s. *Uffe* afg. Antwerpen 21.12. til Horsens.
 s.s. *Ulla* pass. Ushant 21.12.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Gdynia 11.12.
 s.s. *Uranienborg* anl. San Pedro 26.11.

V

s.s. *Valborg* ank. Liverpool 14.12.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Struer 18.12.
 s.s. *Venus* ank. St. Thomas 13.12.
 s.s. *Viborg* ank. Nantes 19.12.
 s.s. *Viebecke Mærsk* pass. Helsingør 16.12.
 s.s. *Viola* afg. Alexandria 13.12. til Beirut.
 s.s. *Virginia* afg. Pernambuco 12.12. til Madeira.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Bombay 16.12.
 s.s. *Wilh. Coldng* afg. Granton 15.12. til Methil.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Wear 16.12. til Kbhvn.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 20.12. til Aarhus og Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Danzig 17.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

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 » »Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762 Amaliegade 43.
Efter Kl. d. Ordrup 3096 København K.
Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsfornødenheder

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke**PENSIONSORSIKRING** er Tidens Løsen**PENSIONSORSIKRINGSANSTALTEN** A/S
er StedetAnstalten, der er oprettet af danske
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**Viking**
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassetiere

Forlang ill. Katalog

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

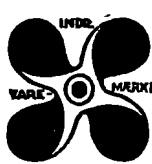
DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmeild"
Amaliegade 38**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkeco**ROTTERDAM**Telephones:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA — Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

W A S A (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 21. December 1938.

Nr. 51.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridiau; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Næste Nummer af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer Fredag den 30. December.

I. Østersøen.

3618. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 50/3384. Stockholm 1938.)

Lystønden *Storgrundet* paa c. 61° 10' N. 17° 24' E. er inddraget for Vinterperioden.

3619. Sverige. Bottniske Bugt. Malören. Lodsudkigsstation lukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 50 3453. Stockholm 1938.)

Lodsudkigsstationen ved *Malören* paa c. 65° 31',6 N. 23° 33',7 E. er lukket for Vinterperioden.

3620. Finland. Bottniske Bugt. Stubben. Monäs. Nye Ledebaaker opført.

(U. f. s. Nr. 34/889. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte nye Ledebaaker, der er overet i Pejling c. 149°, er opført, som følger:
Kotaholmanniemi (øvre) paa 63° 28' 45" N. 22° 19' 12" E. En paa røde Støtter staaende hvid Plade af Form som en afstumpet Pyramide med et rødt, lodret Felt i Midten ovenpaa hvilken er anbragt en rund, hvid Skive med et rødt, lodret Felt i Midten.

Vattengrundet (nedre) paa 63° 29' 03" N. 22° 18' 46" E. En paa røde Støtter staaende hvid, firkantet Plade med et rødt, lodret Felt i Midten.

3621. Finland. Bottniske Bugt. Ledebaaker forandret.

(U. f. s. Nr. 34/888. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte Ledebaaker er forandret og er nu, som følger:

Karvattland (øvre) paa 63° 18' 01" N. 22° 14' 57" E. En paa røde Støtter staaende hvid, trekantet Plade med Spidsen nedad og røde Sidekanter.

Björkhobnsören (nedre) paa 63° 18' 39" N. 22° 14' 57" E. En hvid Stenvarde med en rød Stang, der som Topbetegnelse er forsynet med en hvid, trekantet Plade med Spidsen opad og røde Sidekanter.

Ledebaakerne er overet i Pejling c. 180°.

- 3622. (T). Finland. Finske Bugt. Indløbet til Hangø. Baake ødelagt.**
(U. f. s. Nr. 34/881. Helsingfors 1938.)
Mossagrunds Ledebaake paa $59^{\circ} 47' 59''$ N. $22^{\circ} 48' 17''$ E. er ødelagt. Baaken vil blive genopført i Løbet af Foraaret 1939.
- 3623. (T). Finland. Finske Bugt. Kummelgrund. Fast Sømærke ødelagt.**
(U. f. s. Nr. 34/882. Helsingfors 1938.)
Kummelgrunds faste Sømærke paa $59^{\circ} 52' 23''$ N. $22^{\circ} 51' 18''$ E. er ødelagt. Sømærket vil blive genopført i Løbet af Foraaret 1939.
- 3624. Finland. Finske Bugt. Ledebaaker nedlagt.**
(U. f. s. Nr. 34/884. Helsingfors 1938.)
Ledebaakerne paa henholdsvis $59^{\circ} 54' 42''$ N. $23^{\circ} 48' 53''$ E. og $59^{\circ} 54' 43''$ N. $23^{\circ} 48' 56''$ E. er permanent nedlagt.
- 3625. Finland. Finske Bugt. Rönklubb. Nye Ledebaaker opført.**
(U. f. s. Nr. 34/885. Helsingfors 1938.)
Nedennævnte nye Ledebaaker, der er overet i Pejling c. 99° , er opført, som følger:
Rönklubb övre paa $59^{\circ} 54' 36''$,₅ N. $23^{\circ} 49' 27''$ E. Et hvidt, 2 m højt Mærke.
Rönklubb nedre paa $59^{\circ} 54' 37''$ N. $23^{\circ} 49' 25''$ E. Et hvidt, 2 m højt Mærke.
- 3626. Finland. Finske Bugt. Skjutangrund. Fast Sømærke flyttet.**
(U. f. s. Nr. 34/883. Helsingfors 1938.)
Skjutangrunds faste Sømærke paa $59^{\circ} 55' 07''$ N. $23^{\circ} 51' 55''$ E. er flyttet til $59^{\circ} 55' 01''$ N. $23^{\circ} 51' 46''$ E.
- 3627. Finland. Finske Bugt. Hamina Havneomraade. Savilathi. Nyt Løb afmærket.**
(U. f. s. Nr. 34 887. Helsingfors 1938.)
Løbet til *Savilathi* er uddybet til 2,4 m ved Middelvandstand og afmærket, som følger:
a. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa hver af følgende Pladser:
 $60^{\circ} 34' 03''$ N. $27^{\circ} 10' 45''$ E., $60^{\circ} 34' 14''$ N. $27^{\circ} 10' 38''$ E., $60^{\circ} 34' 22''$ N. $27^{\circ} 10' 25''$ E.
b. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa hver af følgende Pladser:
 $60^{\circ} 34' 03''$ N. $27^{\circ} 10' 44''$ E., $60^{\circ} 34' 14''$ N. $27^{\circ} 10' 37''$ E.,
 $60^{\circ} 34' 22''$ N. $27^{\circ} 10' 24''$ E.
- 3628. Finland. Finske Bugt. Hamina Havneomraade. Afmærkning forandret.**
(U. f. s. Nr. 33 866. Helsingfors 1938.)
1. Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa $60^{\circ} 32' 08''$ N. $27^{\circ} 10' 42''$ E. er flyttet til $60^{\circ} 32' 05''$ N. $27^{\circ} 10' 39''$ E.
2. Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa $60^{\circ} 32' 13''$ N. $27^{\circ} 10' 43''$ E. er permanent inddraget.
3. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa $60^{\circ} 32' 20''$ N. $27^{\circ} 10' 40''$ E.
- 3629. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Travemünde. Fyrbelysning forandret.**
(N. f. S. Nr. 47 4992. Berlin 1938.)
Kurven ved *Siechenbucht* ved *Travemünde* er rettet ud ved Udgravning og Bagbords Afmærkning af Kurven er forandret, som følger:
a. *Hutpfahl 1* paa c. $53^{\circ} 57',_0$ N. $10^{\circ} 52',_0$ E. er fjernet, og det røde Gruppe-Blinkfyrr paa denne Pæl er flyttet til den sidste 7-*Höft* af Bagbord Farvandsduc d'Alberne paa $53^{\circ} 57' 10''$,₉ N. $10^{\circ} 52' 13''$,₀ E. Denne har faaet Navnet *Hutpfahl 1* og betegner den N.-lige Begyndelse af Kurven.
b. *Priwallpfahl 2* paa c. $53^{\circ} 56',_0$ N. $10^{\circ} 52',_0$ E. er med sit røde Gruppe-Blinkfyrr flyttet hen midt i Kurven til $53^{\circ} 56' 59''$ N. $10^{\circ} 51' 59''$ E. lige overfor *Siechenbucht pfahl*.

c. Bagbords Farvandsduc d'Albe 3 paa c. $53^{\circ} 56',_8$ N. $10^{\circ} 52',_0$ E. er flyttet c. 100 m opad Strømmen til $53^{\circ} 56' 46",_2$ N. $10^{\circ} 51' 58",_0$ E. og forsynet med et rødt Gruppe-Blinkfy, To-Blink hver 8^s. Fyret er blændet mod *Priwall*.

Duc d'Alben har faaet Navnet *Priwallpfahl 3* og betegner den S.-lige Ende af Kurven.

(Kort Nr. 292 og 279.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

3630. (T). Danmark. Sundet. Ellekilde Hage Lys- og Klokketønde SE. Vrag afmærket.

Vraget af Dampskibet „*Jeanne M.*“, hvorfra Toppen af begge Master rager c. $2\frac{1}{2}$ m over Vandet, ligger sunket i 20 m Vand paa $56^{\circ} 05'$ ($43''$) N. $12^{\circ} 32'$ ($21''$) E., c. 0,7 Sm ud for Kysten ved *Nordskov* Mølle. En Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, samt en Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt henholdsvis 100 m og 30 m NE. for Vraget.

3631. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Hestehoved Lodsstation nedlægges. Oplysning om Lodstjeneste.

Lodsstationen ved *Hestehoved* (c. $54^{\circ} 50',_9$ N. $12^{\circ} 09',_6$ E.) nedlægges fra 1. Januar 1939 at regne.

Skibe, som fra og med denne Dato ønsker Lods fra Søen gennem *Grønsund*, maa derfor enten bestille Lods fra *Grønsund* Lodseri (Adresse: *Stubbekøbing*) til at møde til bestemt Tid S. for *Tolken* eller ved Ankomst vise Signal for Lods og afvente dennes Ankomst fra *Skansepynten* (c. $54^{\circ} 53'$ N. $12^{\circ} 07'$ E.).

Fra ovennævnte Dato ophæves de i E. f. S. Nr. 51/3940 1937, Pkt. 2 anførte midlertidige Bestemmelser.

W. fra kommende Skibe vil som hidtil kunne faa Lods gennem *Grønsund* fra Lodsstationen ved *Skansepynten*.

(E. f. S. Nr. 51/3940 1937. Kort Nr. 316, 291, 279 og 280. Danske Lods, Side 54, 544 og 546. Havnelods, Side 90.)

3632. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb S. Klokketønde inddraget for Vinteren.

Klokketønden *Klørdyb S.* paa c. $54^{\circ} 51'$ N. $10^{\circ} 33'$ E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en rød- og hvidstribet Spidstønde med Ballon.

3633. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lyø Trille Sømærke forsvundet.

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Lyø Trille*, paa $55^{\circ} 03'$ ($49''$) N. $10^{\circ} 09'$ ($18''$) E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

3634. Danmark. Lille-Bælt. Ørby Hage. Aarøsund. Oplysning om Lodsstation.

Lodsstationen ved *Ørby Hage* (c. $55^{\circ} 17',_5$ N. $9^{\circ} 40',_0$ E.) flyttes fra den 1. Januar 1939 at regne til *Aarøsund* (c. $55^{\circ} 15',_8$ N. $9^{\circ} 42',_9$ E.).

(Kort Nr. 307, 318, 241, 278 og 280. Danske Lods, Side 54, 362 og 363. Havnelods, Side 34 og 79.)

3635. (T). Danmark. Lille-Bælt. Mommark NE. Lystønde midlertidig slukket.

Lystønden *Mommark NE.* paa c. $54^{\circ} 56'$ N. $10^{\circ} 03'$ E. er for Tiden slukket. Den vil atter blive tændt, saa snart Forholdene tillader det.

3636. Danmark. Lille-Bælt. Als SE. Pøls Rev Klokketønde inddraget for Vinteren.

Klokketønden *Pøls Rev* paa c. $54^{\circ} 51'$ N. $10^{\circ} 06'$ E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3637. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Klokketønde inddraget for Vinteren.**
Klokketønde *Odense Fjord* paa $55^{\circ} 33'$ ($24''$) N. $10^{\circ} 33'$ ($54''$) E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en rød- og hvidstribet Spidstønde med Ballon.
- 3638. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Taagesignal.**
Taagesignalet ved Fyret paa Østre Molearms Hoved paa $56^{\circ} 09' 40''$ N. $10^{\circ} 14' 07''$ E. afgives nu med en Trykluffsirene. Signalet er uforandret, Et-Stød hver 30^s. Hvis Sirenen kommer i Uorden, afgives Taagesignalet med Nautofon.
(Danske Lods, Side 161 og Tillæg Nr. 3, Side 26. Havnelods, Side 33 og Tillæg Nr. 1, Side 4. Fyr.-Fort. Nr. 173.)
- 3639. (T). Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Tilsanding. Afmærkning forsvundet. Havnefyrene midlertidig slukket. Besejling vanskelig.**
Øster-Hurup Fiskerihavn paa c. $56^{\circ} 48',_2$ N. $10^{\circ} 16',_7$ E. er tilsandet saaledes, at Dybden nu er under 2 m. Den hvide Stumptønde, som afmærker $2,2$ m Sandbanken er forsvundet. Havnefyrene er midlertidig slukket. Besejlingsforholdene er meget vanskelige.
(Havnelods, Side 210 og Tillæg Nr. 1, Side 35.)
- 3640. (T). Danmark. Kattegat. Asaa Rende N. Stønsnæs Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.**
Annulleret.
- 3641. (T). Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm Løb. Lystønde drevet fra Station.**
Annulleret.
- 3642. Danmark. Skagerrak. Hirtshals NE. t. N. Vrag forsvundet. Vragafmærkning inddraget.**
Vraget af Dampskibet *Lynæs*, der har ligget sunket paa $57^{\circ} 41'$ ($40''$) N. $10^{\circ} 03'$ ($30''$) E., c. $7\frac{1}{2}$ Sm $29\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Hirtshals* Fyr er forsvundet og har forgæves været eftersøgt. Den udlagte Vraglystønde er inddraget.
(E. f. S. Nr. 45/3255 1938.)
- 3643. (T). Norge. Oslofjord. Fredrikstadleia. Belgen SE. Vrag afmærket.**
(E. f. S. Nr. 23/1607. Oslo 1938.)
Vraget af Jagten *Alfred* ligger sunket i 42 m Vand paa c. $59^{\circ} 07',_8$ N. $11^{\circ} 58',_8$ E., c. 800 m misv. SE. for *Belgen* Fyr. Vraget er afmærket med en grøn Bøje.
- 3644. Norge. Skagerrak. Jomfruland. Nyt Fyrtaarn opført.**
(B. f. F. Nr. 32. Oslo 1938.)
Ved *Jomfruland* Fyr paa c. $58^{\circ} 51',_8$ N. $9^{\circ} 36',_3$ E. er opført et nyt Jerntaarn 24 m 46° fra det gamle Taarn. Flammens Højde: 48 m. Det gamle Taarn vil foreløbig ikke blive fjernet.
(Kort Nr. 236.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3645. Rusland. Hvide Hav. Onoga Red. Vrag fjernet.**
(N. t. M. Nr. 2640. London 1938.)
Vraget, der laa sunket paa c. $64^{\circ} 02'$ N. $37^{\circ} 54'$ E., $3,07$ Sm 88° fra *Shogli Islands* Fyr, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 18/1351 1938.)

3646. Nordsøen. Dogger Banke N. Horns Rev Fyrskib W. t. N. Drivende Vrag.
Den 19. December 1938 Kl. 0900 G. M. T. Masten fra et Sejlskib er observeret.
drivende paa c. $55^{\circ} 58' N.$ $4^{\circ} 10' E.$, c. 112 Sm W. t. N. for *Horns Rev Fyrskib*.

3647. Norge. Hardangerfjorden. Eitremnes Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 32. Oslo 1938.)

Eitremnes Fyr paa c. $60^{\circ} 05',_0 N.$ $6^{\circ} 32',_9 E.$ er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser.

3648. Norge. Kvitingsøy Fyr. Lysevne forøget.

(B. f. F. Nr. 32. Oslo 1938.)

Kvitingsøy Fyrs Lysevne er blevet betydelig forøget.
c. $59^{\circ} 03',_7 N.$ $5^{\circ} 24',_2 E.$

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

3649. (T). Frankrig. Lannion Bugt og Flod. Baaker forsvundet.

(A. a. N. Nr. 49/3075. Paris 1938.)

Nedennævnte Baaker er forsvundet:

Les Trois-Frères c. $48^{\circ} 46',_9 N.$ $3^{\circ} 36',_4 W.$

Le Pestou c. $48^{\circ} 45',_3 N.$ $3^{\circ} 35',_6 W.$

3650. Engelske Kanal Øer. Ecevière Bank E. Grund.

(N. t. M. Nr. 2852. London 1938.)

En Grund med 4,8 m Vand er fundet paa c. $49^{\circ} 16' N.$ $1^{\circ} 52' W.$, 2,6 Sm 112° fra Baaken paa *Maitre Island*.

3651. (T). England S.-Kyst. Spithead Anduvning. - Nab Fyr. Lufttaagesignal og Radiofyr forsøgsvis synkroniseret.

(N. t. M. Nr. 52. Trinity House, London 1938.)

Begyndelsen af hvert sjette Stød af Lufttaagesignalet fra *Nab Fyr* paa c. $50^{\circ} 40' N.$ $0^{\circ} 57' W.$ vil fremtidig falde sammen med Begyndelsen af den anden lange Streg i hvert Radiosignal. De to Signaler er saaledes synkroniseret hver 6 Min. og giver derved et Middel til at finde Afstanden fra *Nab Fyr*.

For at finde Afstanden skal Observatøren lytte efter Begyndelsen af den anden lange Streg i Radiosignalet, og naar han hører den sætte et Stoppeur i Gang. Lige saa snart han hører Begyndelsen af Lufttaagesignalet, skal Uret igen stoppes.

Antallet af Sekunder multipliceret med 1,87 giver Afstanden i Kabellængder, dog kun tilnærmelsesvis, da Lydens Hastighed i Luften varierer med Temperaturen og Lufttrykket.

Man maa nøje iagttage, at det hørte Stød virkelig er det rigtige Signal og ikke et Ekko, og yderligere passe paa ikke at regne Tiden fra den første lange Streg i Radiosignalet, men fra den anden.

Det maa erindres, at denne Maade at finde Afstanden paa, kun er en ekstra Hjælp ved Navigationen, og at den er underkastet de sædvanlige Forandringer ved Overføring af Lyd gennem Luften.

Søfarende anmodes om at tage Observationer af disse forsøgsvis synkroniserede Signaler, naar Lejlighed gives, og indsende en Rapport over den Værdi, de tillægger Systemet.

Rapporten bedes indsendt til:

The Secretary,

Trinity House, Tower Hill.

London, E. C. 3.

3652. (P). England W.-Kyst. St. Ives Bay. Godrevy Island. Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 2557. London 1933.)

I Løbet af den nærmeste Tid vil den røde Lysvinkel, som for Tiden lyser over *The Stones* fra *Godrevy* Fyr paa $50^{\circ} 14' (30'')$ N. $5^{\circ} 24' (00'')$ W., blive fjernet og Fyret vil vise hvidt Lys i Pejlinger fra 22° til 272° .

A n m. Omkring den 20. December d. A. vil sort Lystønde „*Stones No. 2*“, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , midlertidig blive udlagt c. $0,95$ Sm søværts for Fløjtetønden „*The Stones*“ og $1,5$ Sm 322° fra *Godrevy* Fyr. Senere vil en Lys- og Fløjtetønde blive udlagt som Erstatning for de to ovennævnte Tønder.

3653. (P). England W.-Kyst. Silloth. Fyrbelysning forandres. Taagesignal oprettes.

(N. t. M. Nr. 2623. London 1933.)

1. I Løbet af den nærmeste Tid nedlægges *Lees Scar* Fyr paa c. $54^{\circ} 52' N. 3^{\circ} 25' W$,
2. Et rødt, fast Fyr vil blive tændt c. 90 m fra *Silloth* nuværende Pierhoved. Dette Fyr vil blive forreste Ledefyr og *Cote* Fyr bageste Ledefyr.

3. Paa *Silloth* Pierhoved anbringes et grønt og hvidt, fast Fyr. Grønt Lys angiver, at Dokken er aaben, hvidt Lys at den er lukket.

4. Paa *Silloth* Pierhoved oprettes et Taagesignal med Nautofon, To-Stød.

3654. (T). Irland W.-Kyst. Inisbofin. Lyon Head. Fyr midlertidig slukket.

(N. t. M. Nr. 2650. London 1933.)

Det hvide og røde, faste Fyr paa c. $53^{\circ} 37' N. 10^{\circ} 10' W$. er for Tiden slukket.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**3655. Island N.-Kyst. Skagafjærdur. Málmeý Fyr forandret.**

(A. f. s. Nr. 6/2. Reykjavík 1938.)

Málmeý Fyr paa $66^{\circ} 00' 07'' N. 19^{\circ} 31' 52'' W$. bliver nu omskærmet, saaledes at Fyret for Fremtiden lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra 346° til 354° , W. for *Thórdarhöfði*.

2. Hvidt i — - $354^{\circ} - 23^{\circ}$, ind mod Fjorden.

3. Rødt i — - $23^{\circ} - 77^{\circ}$, over *Ingveldarstadahólmr*, *Drangey* og *Kvisslusker*.

4. Grønt i — - $77^{\circ} - 122^{\circ}$, over *Hólmasker* fri af *Skagatá*.

5. Hvidt i — - $122^{\circ} - 154^{\circ}$, ud mod Fjorden.

6. Rødt i — - $154^{\circ} - 166^{\circ}$.

Mellem Pejlingerne 166° og 346° ses Fyret ikke fra Havet.

Iøvrigt er Fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 31/2289 1938. Kort Nr. 254, 212 og 270. Islandske Lods, Side 125. Fyr-Fort. Nr. 925.)

3656. Island SE.-Kyst. Hornafjærdur. Hvanney Fyr forandret og atter tændt.

(A. f. s. Nr. 6/1. Reykjavík 1938.)

Fyrbygningen til *Hvanney* Fyr paa $64^{\circ} 13' (52'') N. 15^{\circ} 11' (36'') W$. er erstattet med et graat, firkantet Betontaarn med rød Fyrlanterne. Taarnet vil næste Sommer blive malet hvidt og Fyrlanteren sort. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 12 Sm. Lysevne: 12 Sm for hvidt, 10 Sm for rødt og 8 Sm for grønt Lys. Fyrbygningens Højde: 8 m. — Iøvrigt uforandret.

Fyret blev atter tændt den 9. November d. A.

(E. f. S. Nr. 31/2291 1938. Kort Nr. 214, 225 og 270. Islandske Lods, Side 171. Fyr-Fort. Nr. 965.)

3657. (T). Frankrig. Ouessant Anduvning. Lystønde midlertidig slukket.

(A. a. N. Nr. 49/3078. Paris 1938.)

Lystønden *Boucè de la Basse Callet* paa c. $48^{\circ} 29',5 N. 5^{\circ} 08',7 W$. er for Tiden slukket.

3658. (T). Frankrig. Brest. Château Fyr midlertidig forandret.

(A. a. N. Nr. 49/3079. Paris 1938.)

Fyret *Château* paa c. $48^{\circ} 22',9 N. 4^{\circ} 29',6 W$. viser for Tiden fast Lys.

3659. (T). Frankrig. Penmarch Anduvning. Le Menhir Fyr midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 49/3077. Paris 1938.)
Le Menhir Fyr paa c. $47^{\circ} 47',7$ N. $4^{\circ} 24',0$ W. er for Tiden slukket.
3660. Frankrig. Ile de Groix SE. Grunde.
(N. t. M. Nr. 2643. London 1938.)
Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Pointe de la Croix* Fyr, der er beliggende paa c. $47^{\circ} 38'$ N. $3^{\circ} 25'$ W.:
- | | | | | |
|----|----------------|---|---------|----------------------------|
| a. | 8,2 m (Klippe) | — | 2,15 Sm | 103° . |
| b. | 9,1 m (Klippe) | — | 1,85 Sm | $127\frac{1}{2}^{\circ}$. |
| c. | 7,8 m (Klippe) | — | 1,57 Sm | $157\frac{1}{2}^{\circ}$. |
| d. | 3,7 m | — | 1,65 Sm | 173° . |
| e. | 8,2 m (Klippe) | — | 1,85 Sm | 231° . |
3661. (T). Frankrig. Pertuis Breton. Les Baleines Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 49/3076. Paris 1938.)
Les Baleines Radiofyr paa c. $46^{\circ} 14',7$ N. $1^{\circ} 33',7$ W. er for Tiden ude af Virksomhed.
3662. Canada. New Brunswick. Fundy Bugt. Indløbet til St. John Harbour. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Ottawa 28. November 1938.)
Paa E.-Siden af det uddybede Løb er paa $45^{\circ} 14' 33''$ N. $66^{\circ} 02' 49''$ W., c. 700 m $60\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Partridge Island* Fyr, udlagt en rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.
3663. Argentina. Comodoro Rivadavia. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 2669. London 1938.)
Fyret paa Hovedet af *Petroleumsmolen* paa c. $45^{\circ} 51'$ S. $67^{\circ} 27'$ W. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 2^s. Synsvidde: 5 Sm.
3664. Chile. Canal Moraleda. Islets Locos. Oplysning om Beliggenhed.
(N. t. M. Nr. 2658. London 1938.)
Islets Locos rapporteres at ligge $1\frac{1}{4}$ Sm W. for den i Kortet angivne Plads.
c. $43^{\circ} 59'$ S. $73^{\circ} 27'$ W.
3665. Ecuador. Guayaquil Floden. Moquiñaña. Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. 2668. London 1938.)
Fyret paa c. $2^{\circ} 39'$ S. $80^{\circ} 02'$ W. er permanent nedlagt.
3666. Ecuador. Galapagos Islands. Chatham Island. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 2667. London 1938.)
Fyret ved Inderenden af Pieren i *Wreck Bay* paa c. $0^{\circ} 54'$ S. $89^{\circ} 36'$ W. viser hvidt Et-Blink hver $\frac{1}{2}$ ^s. Flammens Højde: 12,5 m.
3667. Central Amerika S.-Kyst. Port Nuevo. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 2657. London 1938.)
Den røde Lysvinkel i Blinkfyret paa c. $8^{\circ} 05'$ N. $81^{\circ} 44'$ W. er fjernet.
3668. Central Amerika S.-Kyst. Nicoya Bugt. Oplysning om Grunde og Fyr.
(N. t. M. Nr. 2656. London 1938.)
1. Nedennævnte Grunde ligger i vedføjede Afstande og Retninger fra *Negrilas Island* Fyr, der er beliggende paa c. $9^{\circ} 49'$ N. $84^{\circ} 49'$ W.:
- | | | | | |
|----|-------|---|---------|-----------------|
| a. | 9,1 m | — | 4,55 Sm | 330° . |
| b. | 8,7 m | — | 4,98 Sm | 313° . |
| c. | 6,9 m | — | 4,98 Sm | 304° . |

2. En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt paa c. $9^{\circ} 57' N.$ $84^{\circ} 50' W.$, $0,65$ Sm 161° fra *Punta Arenas* Fyr.
 3. Det hvide Blinkfyr c. $7,2$ Sm 310° fra *Punta Arenas* Fyr er nedlagt.
 4. Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s , er tændt $14,5$ Sm 311° fra *Punta Arenas* Fyr.
 5. Paa Baakens Plads paa *Oyster Island* paa c. $10^{\circ} 09' N.$ $85^{\circ} 08' W.$ er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 18^s . Flammens Højde: 18 m.
 6. En Grund med $1,8$ m Vand ligger $6,3$ Sm 154° fra *Oyster Island* Fyr.

3669. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Indløbet til Richmond Harbour. Taagesignal oprettet.
 (N. t. M. Nr. 2648. London 1938.)
 Ved Fyret paa c. $37^{\circ} 54' N.$ $122^{\circ} 23' W.$, c. $1,35$ Sm 19° fra *Southampton Shoal* Fyr, er oprettet et Taagesignal med Nautofon, Et-Stød hver 15^s .

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

3670. (T). Sardinien. Tyrenske Hav. Terranova Pausania. Lystønde midlertidig udlagt.
 (A. a. N. Nr. 44/6 og 49/2. Genua 1938.)
 Fyrbaaken umiddelbart S. for *Isola di Mezzo* er ødelagt og paa dens Plads er midlertidig udlagt en Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver $2,5^s$, Blink 1^s , Mørke $1,5^s$. c. $40^{\circ} 55' N.$ $9^{\circ} 31' E.$
3671. Italien E.-Kyst. Ancona. Radiopejlstation nedlagt.
 (N. t. M. Nr. 2654. London 1938.)
 Radiopejlstationen paa c. $43^{\circ} 32' N.$ $13^{\circ} 32' E.$, $5,75$ Sm $170\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Ancona* Gruppe-Blinkfyr, er nedlagt.
 (E. f. S. Nr. 43,3099 1938.)
3672. (T). Italien. Adriaterhavet. Capo Merlera Anduvning. Laccosase Skær. Baake forsvundet.
 (A. a. N. Nr. 49/7. Genua 1938.)
 Baaken paa Skæret *Laccosase* paa c. $44^{\circ} 49' N.$ $14^{\circ} 00' E.$ er forsvundet.
3673. (T). Grækenland. Corinth Canal midlertidig lukket.
 (N. t. M. Nr. 2645. London 1938.)
Corinth Canal er for Tiden lukket for Trafik. Kanalen vil antagelig være lukket indtil Begyndelsen af Januar 1939.
 c. $37^{\circ} 55' N.$ $23^{\circ} 00' E.$
3674. Ægypten. Alexandria. Undervandshindring fjernet.
 (N. t. M. Nr. 23. Alexandria 1938.)
 Undervandshindringen, der i en Længde af $0,12$ Sm var udlagt i Retningen 122° fra det røde Blinkfyr paa S.-Enden af den ydre Bølgebryder, er fjernet.
 c. $31^{\circ} 10' N.$ $29^{\circ} 51' E.$
 (E. f. S. Nr. 42/3034 1938.)
3675. (T). Tunis. Cani Øerne. Afmærkning i Uorden.
 (A. a. N. Nr. 49/3081. Paris 1938.)
 Tønden ved SSW.-Spidsen af Banken paa c. $37^{\circ} 20' N.$ $10^{\circ} 06',7 E.$ har mistet Topbetegnelsen.
 (E. f. S. Nr. 26/1988 1938.)

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

3676. Røde Hav. Suez Bugt. Oplysning om Fyr og Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 2613. London 1938.)

1. Fyret paa W.-Enden af *New Port* S.-lige Bølgebryder paa $29^{\circ} 56' (00'')$ N. $32^{\circ} 32' (30'')$ E. er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 2^s.
2. *W. Spit* Lystønde c. 1,7 Sm 180° fra (1) er ombyttet med en rød Lystønde „4“ med samme Fyrkarakter og med en cylindrisk Topbetegnelse.
3. *E.-Spit* Lystønde c. 1,7 Sm 176° fra (1) er ombyttet med en sort Lystønde „1“, der viser grønt Et-Blink hver 2^s, og som er forsynet med en kegleformet Topbetegnelse.
4. Lystønden c. 0,28 Sm 309° fra (1) er ombyttet med en rød Lystønde med samme Fyrkarakter og med en cylindrisk Topbetegnelse.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

3677. Singapore Stræde. Singapore. Tembaga Shoal. Tønde genudlagt.

(B. a. Z. Nr. 276/3529. 's-Gravenhage 1938.)

Den røde Spidstønde med Ballon, der midlertidig har været inddraget, er genudlagt og ligger nu c. 140 m 295° fra den røde Stenbaake tæt ved N.-Pynten af *Tembaga Rk.*

N. for ovennævnte røde Tønde er uddybet til en mindste Dybde af 10 m ved Springtids Lavvande.

Tembaga Shoal: c. $1^{\circ} 16' N.$ $103^{\circ} 50'_{,3} E.$

(E. f. S. Nr. 12,894 1938.)

3678. Singapore Stræde. Singapore. Changi Hill SE. Kendeligt Træ.

(N. t. M. Nr. 2646. London 1938.)

Et kendeligt Træ findes paa $1^{\circ} 22' (50'')$ N. $103^{\circ} 59' (10'')$ E., 1,29 Sm 188° fra *Malang Papan* Fyrbaake.

3679. Singapore Stræde. Singapore. Tanah Merah Besar W. Flagstang.

(N. t. M. Nr. 2646. London 1938.)

En Flagstang er rejst paa $1^{\circ} 21' (25'')$ N. $103^{\circ} 58' (15'')$ E., 0,75 Sm $291\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Tanah Merah Besar* Triangulationsmærke.

3680. Sunda Øerne. Rio Øhav. Kidjang Stræde. Oplysning om Afmærkning. Luftkabler.

(B. a. Z. Nr. 279/3676. 's-Gravenhage 1938.)

1. I Farvandet ved *Tg. Tili* er nedennævnte Sømærker flyttet og ligger nu, som følger:

a. Den hvide Spidstønde paa $0^{\circ} 48' 37'' N.$ $104^{\circ} 36' 04'' E.$

b. Den S.-lige Stumptønde paa $0^{\circ} 48' 29'' N.$ $104^{\circ} 35' 49'' E.$

c. Den N.-lige Stumptønde paa $0^{\circ} 48' 39'' N.$ $104^{\circ} 35' 58'' E.$

2. En hvid Spidstønde er udlagt paa $0^{\circ} 48' 25'' N.$ $104^{\circ} 35' 52'' E.$

3. Over *Kidjang* Stræde er paa $0^{\circ} 50' 20'' N.$ $104^{\circ} 36' 36'' E.$ og over *Angkoet* Stræde paa $0^{\circ} 50' 11'' N.$ $104^{\circ} 37' 03'' E.$ udspændt Luftkabler, førstnævnte i en Højde af 45 m og sidstnævnte i en Højde af 20 m over den højest forekommende Vandstand.

3681. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Probolinggo. Tanjong Gending udvidet N. efter.
(B. a. Z. Nr. 280/3589. 's-Gravenhage 1938.)
Tg. Gending har udvidet sig c. 0,45 Sm N. efter til $7^{\circ} 45' 54''$ S. $113^{\circ} 18' 48''$ E.
Det tørre ved Lavvande strækker sig yderligere 300 m længere ud. Kystens Profil er
blevet stejlere. 10 m-Kurven følger nu mellem $113^{\circ} 17' 00''$ E. og $113^{\circ} 19' 30''$ E. omtrent
Breddeparallellellens paa $7^{\circ} 45' 35''$ S.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

- | | |
|-------------------------|---|
| Korts eller
Bogs Nr. | <i>England:</i> |
| N 3820 | Philippine Islands. — Cuyo west pass.
Limits. — Lat. $10^{\circ} 24'$ — $11^{\circ} 33' 12''$ N.
Long. $119^{\circ} 10'$ — $121^{\circ} 03'$ E. |
| R 1465 | Brazil. Sao Sebastiao island to Bom Abrigo island. |
| R 1170 B | England. — Great Ormes head to Liverpool. |
| R 5031—5042. | Ice charts of the northern hemisphere. |
| R 3111 | Central America. — Colon harbour. |
| T | Supplement No. 3 to Australia Pilot, Vol. V. |

Tillæg.

Danmark.

3682. (T). Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.
Afmærkningen i indre danske Farvande kan paa Grund af Isdannelse ikke
forventes at være paa Plads og i Orden.

I. Østersøen.

3683. (T). Danmark. Gedser. Rødsand N. Fyr midlertidig slukket.
Fyret Rødsand N. paa $54^{\circ} 33' 49''$ N. $11^{\circ} 56' 06''$ E. er for Tiden slukket, men
vil snarest atter blive tændt.

- 3684. Danmark. Fakse Bugt. Præstø Fjord. Oplysning om Lods.**
 Fra 1. Januar 1939 at regne er Lodsstationen ved *Næbbet* flyttet til *Præstø*.
Præstø: c. $55^{\circ} 07'_{,5}$ N. $12^{\circ} 02'_{,7}$ E.
 (Kort Nr. 333 og 291. Danske Lods, Side 54 og 416. Havnelods, Side 164.)
- 3685. Danmark. Bornholm. Hasle Havn. Fyr atter tændt.**
 Det røde, faste Fyr paa *W.-Molens Hoved* paa c. $55^{\circ} 11'_{,2}$ N. $14^{\circ} 42'_{,1}$ E. er atter tændt.
 (E. f. S. Nr. 48/3416 1938.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 3686. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Stenhage og Sandhage**
Fyr kan ikke forventes i Orden.
 Fyrene *Stenhage* og *Sandhage* kan ikke forventes at være i Orden paa Grund af Overisning.
 c. $55^{\circ} 06'$ N. $12^{\circ} 13'$ E.
- 3687. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Afmærkning i Uorden paa Grund af Is.**
 Afmærkningen i *Guldborgsund* kan ikke forventes at være i Orden og paa Plads paa Grund af Isdrift.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3688. (T). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Afmærkning i Uorden paa Grund af Is.**
 Afmærkningen i *Roskilde Fjord* kan ikke forventes at være i Orden og paa Plads paa Grund af Isdrift.
- 3689. (T). Danmark. Kattegat. Samsø. Lushage Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket. Lushage Fyr midlertidig tændt.**
 Lys- og Fløjtetønden *Lushage* paa c. $55^{\circ} 45'$ N. $10^{\circ} 38'$ E. er for Tiden slukket, hvorfor *Lushage Fyr* paa c. $55^{\circ} 46'$ N. $10^{\circ} 37'$ E. midlertidig er tændt
- 3690. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn Vinkelfyr overiset.**
 Det grønne og hvide Fyr med Formærkelser paa Forhavns N.-Moles Hoved paa $57^{\circ} 26' 01''$ N. $10^{\circ} 33' 24''$ E. er overiset. Saasart Vindforholdene bedrer sig, vil Fyret blive bragt i Orden.
- 3691. (T). Danmark. Limfjorden. Nykøbing Mors. Uddybning. Advarsel.**
 I Tiden til 1. Februar 1939 vil en Uddybningsmaskine arbejde i det gravede Sejlløb ind til *Nykøbing Havn*, og man kan ikke paaregne, at de flydende Sømærker er paa Plads.
 Uddybningsmaskinen fører de reglementerede Signaler.
 En sort Bøje uden Topbetegnelse vil blive udlagt paa $56^{\circ} 46'$ ($48''$) N. $8^{\circ} 52'$ ($24''$) E. udfor *Refshammer Hage* som Afmærkning for Pladsen for Fyldens Afkastning.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3692. Nordsøen. Horns Rev WNW. Drivende Bøje.**
(Meddelelse fra britisk Dampskib „Domino“.)
Den 18. December 1938 passeredes en drivende sort Bøje mærket „Nr. 1“ paa c. $56^{\circ} 03' N.$ $5^{\circ} 15' E.$, c. 78 Sm WNW. for *Horns Rev Fyrskib*.
- 3693. Danmark. Graadyb. Sandodden. Lystønde ombyttet med Vintersømærke.**
Lystønden *Sandodden* paa c. $55^{\circ} 28' N.$ $8^{\circ} 26' E.$ er inddraget for Is og erstattet med Vintersømærke.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.
SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9
STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

MED **Brown**



GYRO
KOMPAS
OG
AUTOMATISK
STYRING

OPNAAS
NØJAGTIGHED
SIKKERHED
BESPARELSE

AGENTER FOR DANMARK:
IVER C. WEILBACH & CO.
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770
TELEGR. JANBY.



KØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

DAMP-DYNAMOER
med Dampmaskiner System »Hindley«

fra
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Løst leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

KAAS & SØRENSEN
INDEHAVER

G. E. OLSEN

Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter

Benyt min „Pratt“ Benzintank via A via Posthuset

Skibsklarering
Kommission

HELSINGØR

Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ◀ Koks ◀ Cinders
Briketter ◀ Brænde

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graudybsbarren er der i fuld Breddede 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluseværskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trækhavnen 7,8—8,8 m, i Fiskeribavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — **Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):** Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Ingen Lodsvang.** Lødspenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lødsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — **Bugsering** ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 4 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — **Ballast- og Vandafgifter:** Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — **Losning og Lastning:** Losning og Lastning besørages af hervede Firmuer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kræner 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 Hyltefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsboddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Fritlager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. **Havneafgift:** Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. **Ingen Lodsvang.** Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—60 T. 2 Kr., 60—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 i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indlobet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. **Havneafgift** pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reduceerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. **Losning og Ladning** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordukker indtil 65,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indlobet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelliekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfru gennem Bruerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Engbølle Brygge 6,3 m, ved Teglhølnen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.:** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværk (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderalde. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformødenheder o. s. v. Ind- og Udgangning af Ballast. **Modereret Fartøjsafgift:** for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyris- eller Motorolie til Skibets eget Brug. Proviant, Ballast eller andre Skibsformødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lødspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 8 Kr. **Vand leveres** fra Kai og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning: I Frihavnen besørages Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Støveder-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). **Toldhavnen.** Tordukke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydeokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.000 Tons. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kræner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kræner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kræner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkræner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kræner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kræner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

HELSINGØR

Dybden i Indlobet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Havneafgift** 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. Reduceerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibe „Lappegrund“. **Faste Takster.** **Bugsering** efter Aftale. **Ballastafgift** 4 Øre pr. N.R.T. **Ballast** ca. 6 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 Bjørgningsdampere er stationeret i Havnen, 2 faste Kræner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkræner, Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse, Moderno Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tordukker indtil 115 m Længde; Kræner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 Ind. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter pr. Reg.-Ton:** Sejlek, 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugsardamp, ulønnet.** Igen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. **Afg. Ballastafg.:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Losn. og Lastn.** besørages hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kulladningsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg.:** Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsering (se Lods!). **Bugsering** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** f. T. 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. **Vand + 1 Kr.** hver Gang Slanger benyttes. **Losnings- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 52

TORS DAG 29. DECEMBER 1938

45. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTENS STILLING VED AARETS SLUTNING

Vi nærmer os med hurtige Skridt den sidste Dag i det begivenhedsrige Aar 1938. Det har ikke været et Aar, som Skibsfarten vil se tilbage paa med samme Tilfredshed som det foregaaende — tværtimod. Det har i det store og hele været et Nedgangens Aar, selvom man har været forskaanet for katastrofale Fald. Dog, Fremtiden tegner sig saa usikker som nogensinde, ingen kan se blot faa Uger frem i Tiden, og mangt og meget tyder paa, at dybt alvorlige Situationer forestaar.

1938 har givet Bekræftelse paa, at en Højkonjunktur i Skibsfarten varer et Aars Tid, højst. Der er ikke længere noget, der hedder, at de syv magre Aar efterfølges af syv fede. Nu maa vi snarere regne med syv magre efterfulgt af ét godt, og derefter igen syv magre.

I Spørgsmaalet om Verdensfragterne viser »Economist's Fraglindex for Femaarsperioden 1926—30 et Gennemsnitstal af 124. Denne Periode indbefattede det gode Skibsfartsaar 1928-29. Derefter følger en Syaarsperiode, hvor Indekstallet ikke naede over 80, for saa i 1937 at stige til 128 i Forhold til det sidste Aar før Verdenskrigen, 1913 med et Indekstal paa 100. I Aar er Fragterne igen dalet til et Niveau under 1913's. Selvom de — takket være Minimumsfragterne i forskellige Trader — ikke er faldet saa kraftigt som i den foregaaende Nedgangsperiode, maa man dog gøre sig fortrolig med Tanken om fortsat daarligere Tider for Trampfarten.

Endnu er det maaske for tidligt at tale om en udpræget Lavkonjunktur, men det er typisk for den nu raadende Stemning indenfor Skibsfarten, at Englænderne allerede i det første Nedgangsjaar gør sig alle mulige Anstrengelser for at faa Subsidiernes genoptaget. Den ivrige Diskussion om Subvention i England holdes levende, og Aaret 1939 vil paa dette Omraade hringe en Afgørelse.

Skibsfarten er i dette Øjeblik — det gælder Danmark, som det gælder en Række andre Lande — stillet nøjagtigt som en hel Del andre Erhverv, ja, man kan sige som Verden i sin Helhed er det. Aaret har ikke været udpræget daarligt, men dog har man noteret en afgjort Nedgang-Tendens. Uroen er vokset, Angsten for Fremtiden, den stadig svigtende internationale Forstaaelse, der giver sig Udslag i Selvforsyningstanker og det, der er endnu værre. Fremtiden tegner sig mørkt, eller rettere sagt, usikkert. Ingen kan spaa, for ingen kan drage Paralleler med tidligere Begivenheder. Skibsfarten som det mest internationale af alle Erhverv kan kun med Bekymring se paa, hvordan den økonomiske og politiske Udvikling har formet sig ikke mindst i de sidste Maanedere. Med bange Anelser nærmer man sig Slutningen paa dette urolige Aar, fordi man uvilkaarligt føler, at Uroen kun vil stige i det nye Aar, der venter os, det Aar, der bærer alle Muligheder i sit Skød, men først og fremmest den uhyggelige Trusel om Kaos. At denne Trusels Virkeliggørelse kun kan undgaas gennem et fornuftigt internationalt Samarbejde, det være sig indenfor Skibsfarten som indenfor andre Erhverv, siger sig selv.

SKATTESKRUEN UDEN ENDE

Statskassens Indtægt af Indkomst- og Formueskatsten efter den ordinære Ligning for Skatteaaret 1938/39 vil udgøre ialt ca. 133 Mill. Kr. mod 130 Mill. Kr. for Skatteaaret 1937/38, 120,8 Mill. Kr. for 1936/37 og 115,7 Mill. Kr. for 1935/36. Men dette er ikke alt. Samtidig er der som bekendt i Henhold til en Række Love og Finansministeriets Bekendtgørelse af 5. April 1938 foretaget en Forhøjelse af den ordinære Indkomstskat til Staten, og denne Forhøjelse — der ikke er medregnet i fornævnte Beløb — kan antages at ville indbringe ca. 14 Mill. Kr., hvoraf ca. 10 Mill. Kr. falder paa Personbeskatningen.

Dette er mere end budgetteret, og det samme gælder den overordentlige Indkomstskat (Merindkomstskat eller Tillægsskat), der for Skatteaaret 1938/39 ventes at ville indbringe ca. 46 Mill. Kr., hvoraf henimod 14 Mill. Kr. falder paa Personbeskatningen. Merindkomstskatten er paalignet ca. 2900 Personer med godt 5 Mill. Kr. og knap 900 Selskaber med ca. 27 Mill. Kr., medens Tillægsskatten er paalignet ca. 29,000 Personer med ca. 9 Mill. Kr. og ca. 3700 Selskaber med ca. 5 Mill. Kr.

Finansministeren har altsaa faaet meget store Beløb ind — og mere end beregnet —, men det er ham aabenbart ikke nok. Skønt der fra mange Sider — ogsaa fra Regeringen nærstaaende — har hævet sig advarende Røster, meddeles det nu, at Finansministeren vil foreslaa Merindkomstskatten forlænget i endnu nogle Maanedere. Vi har tidligere omtalt »Politikens Indsigelse mod denne meningsløse Skat — men denne Indsigelse viser sig desværre at have været forgyves — for nu skriver Bladet: »Vi har her i Bladet slaaet til Lyd for at afskaffe denne Skat, som i sin nuværende Affattelse er saa temmelig irrationel, men Finansministeren synes ikke at mene, at han kan give Afkald paa de Millioner, Merindkomstskatten indbringer, og han vil derfor foreslaa den forlænget for Resten af det kommende Finansaar.«

Nu ved Aarsskiftet, hvor der er Anledning til Tilbageblik paa Aaret, der svandt, kan det være paa sin Plads at understrege, at det er en meget farlig Politik, der her drives. Det nytter ikke at fremsætte nok saa mange Beregninger og Undskyldninger, det faktiske Forhold er dette, at Finansministeren fortsætter med en Skatteudskrivning, der vil forarme et Erhverv som Skibsfarten og vil forhindre ethvert Initiativ ligesom den vil afstedkomme en stadig stigende Arbejdsløshed. Af de ovennævnte 27 Mill. Kr. der er paalignet ca. 900 Selskaber, er henimod Halvdelen paalignet en Snes Rederiselskaber, saa det vil heraf ses hvor uretfærdigt og meningsløst denne Skat rammer.

Det kan absolut ikke siges, at vi fra Skibsfartens Side har undladt at komme med Advarsler, men intet synes at gøre Indtryk paa den finansministerielle Magtfuldkommenhed, der paa en samtidig tragisk og pudsig Maade minder om Kong Frederik VI's uødkelige »Vi alene vide.« Indenfor Skibsfarten tillader vi os at mene, at det er os, der ved bedst Besked om disse Forhold, og det kan jo være, at Finansministeren en Dag — det ske snart og forhaabentlig inden det er for sent — maa give os Ret.

TANKMARKEDET

Firmaet Conrad Boe Ltd., Oslo, har sendt os sin Aarsoversigt over Tankmarkedet og henviser til,

at da Firmaet i December forrige Aar afsluttede sin forudgaaende Beretning, var al Tanktonnage Verden over i Aar, og Fragterne havde paa alle Farvande en opadgaaende Tendens. Stigningen fortsatte de første Uger af 1938, men allerede inden Udgangen af Januar begyndte Raterne at falde. Da Efterspørgselen efter Tonnage stadig blev mindre, var det ikke vanskeligt for Befragterne at trykke Raterne, og da der i Maj/Juni blev en Standsning i Nedgangen, var Fragten fra Venezuela til U. K. Kont. kommet ned i 10 sh. for baade ren og dirty. Golfraten laa 2 sh. højere. I Perioden September/Midten af November var det rene Marked fast, Efterspørgselen efter Tonnage var jævnt god, og da der var forholdsvis faa Baade, som kunde give tidlig Lastning, steg Fragterne med indtil 3 sh. Det kan i denne Forbindelse nævnes, at der i Løbet af 1938, specielt i de første Maaneder, blev flere rene Baade sat ind i Dirty-Fart, og Mængden af den rene Tonnage blev derved en Del reduceret. For Tiden maa Tankmarkedet siges at være svagt, ogsaa det rene Marked er sluppet af de sidste 3—4 Uger. Det amerikanske Kystmarked har imidlertid i den senere Tid haft en fastere Tendens, og der er i Dag kun faa amerikanske Baade i Oplag.

Endvidere gives en Oversigt over Fragtudviklingen paa de enkelte Markeder:

Sortehavet, Venezuela, Golfen, Pacifik og Abadan.

Med Hensyn til Consecutive Rejser anføres:

Ren. Det rene Marked har været stille, og kun spredte Slutninger er rapporteret. I Begyndelsen af Aaret blev der betalt 19 sh. for 20 Rejser Golfen/England og 19 sh. 6 d. for det samme Antal Rejser Golfen/Havre. Endvidere blev der sluttet Tonnage for 6—12 Rejser fra Constanza til fransk Atlanterhavshavn til 19 sh.

Dirty. I Aarets første Maaneder, da Raterne var høje, blev mange Dirty-Baade sluttet for consecutive Rejser. Japanfragterne tog en Del Tonnage og betalte i Januar 22 sh. 6 d. for 9 Rejser til Californien—Japan. Der er endvidere sluttet en Række Baade fra Venezuela og Golfen til bl. a. Skandinavien, England, U.K. Kont. og Italien. Disse Baade blev praktisk taget allesammen sluttet i Perioden Januar—Marts.

Angaaende Timecharter meddeles:

Ren. Meget faa Baade er sluttet i Aarets Løb. Vi resumerer i Korthed en Del Slutninger: I Januar blev betalt 7 sh. 3 d. for 12 Maaneder med tidlig Levering og 6 sh. med Levering ca. 8 Maaneder efter Slutning. Der er endvidere i Efteraaret betalt 5 sh. 9 d. for 5 Aar med Levering næste Sommer.

Dirty. Det dirty Timechartermarked har været adskillig livligere, og der er i Aarets Løb sluttet Tonnage for nærsagt alle Perioder mellem 3—4 Maaneder og 10 Aar. Fragterne har varieret stærkt paa Grund af Baadernes forskellige Alder, Størrelse og Leverings-tid.

HANDELSOMSÆTNINGEN I NOVEMBER

Handelsbalancen for November viser Aarets næststørste Merindførsel: Vi indførte for 150,8 Mill. Kr. Varer og udførte for 125,1 Mill. Kr., hvorved der fremkommer en Merindførsel paa 25,7 Mill. Kr., med i November i Fjor en Merudførsel paa 5 Mill. Kr.

Aarets første 11 Maaneder har bragt en sanilet Indførsel paa 1509,3 Mill. Kr. eller ca. 30 Mill. Kr. mindre end i Fjor, meden vor samlede Eksport har andraget 1419 Mill. Kr., hvilket er godt 8 Mill. Kr. mindre end i Fjor. Det samlede Resultat af de første 11 Maaneders Udenrigshandel er derefter en Merindførsel paa 90,3 Mill. Kr., medens Merindførslen for de første 11 Maaneder i Fjor androg 111,6 Mill. Kr.

DEN ENGELSKE HANDELSAFTALE

Den Opdeling af den engelske Import-Kvota for Bacon og Skinker i to særskilte Kvota, som man i interesserede Kredse i længere Tid har ventet, er

nu en Kendsgerning. Der er under Forhandlinger mellem den danske og engelske Regering givet Danmark visse Løfter om, at den paagældende Opdeling ikke vil blive anvendt til Skade for den danske Eksport.

Udenrigsministeriet har saaledes udsendt følgende Meddelelse:

Der er i London bleven afsluttet en Tillægsoverenskomst til den dansk-britiske Handelsoverenskomst af 24. April 1933. Ifølge Tillægsoverenskomsten ændres det Danmark givne Tilsagn om en Andel paa mindst 62 pCt. af den samlede Indførsel til Storbritannien fra fremmede Lande af Bacon og Skinke, til en Garanti for en Andel paa 68,95 pCt. af en særlig Baconkvota og 0,4 pCt. af en særlig Skinkekvota. Tillægsoverenskomsten træder i Kraft fra 1. Januar 1939 at regne.

ATLAS 40 AAR

A kts. Atlas, der er velkendt ikke blot herhjemme, Amen ogsaa i Udlandet som Leverandør af Køleanlæg, Slagterianlæg, hydrauliske Maskiner, Damp-turbiner og Margarinemaskiner, passerer den 1. Januar 1939 en Milepæl, idet Firmaet fylder 40 Aar.

Selskabet er et af de hjemlige Industriforetagender, der paa udmærket Maade har bidraget til at henlede Udlandets Opmærksomhed paa, at vi her til Lands kan andet end producere første Klasses Landbrugsvarer. Til Trods for de voksende Toldmure og Restriktioner af enhver Art er det lykkedes Atlas at øge Afsætningen af sine Produkter til Udlandet, endda i et saadant Omfang, at dets Eksport i Løbet af de sidste 6—7 Aar er fordoblet.

Denne betydelige Udvikling, jævnsides med den største Fremgang i den indenlandske Om sætning, skyldes blandt andet Firmaets tekniske Standard i Forbindelse med dets veludviklede Eksportorganisation, der gennem et Net af dygtige Repræsentanter i de forskellige Lande stadig søger at tilkæmpe sig nye Markeder.

Selskabets Bestyrelse har Dr. Ing. Rud. Christiani som Formand, medens Direktionen bestaar af Ingeniørerne S. Mansted og H. H. Mansa.

Jubilæet fejres den 31. December ved en Sammenkomst paa Baldersgade-Fabriken mellem Bestyrelsen, Direktionen, Funktionærer og Arbejdere.

BESØG AF UDENLANDSKE TURISTER

Tallet for Oktober var:

	Antal Turister	Antal Opholdsd.
Tyskland	2,406	21,609
Storbritannien	642	4,515
Norge	1,278	5,876
Sverige	4,218	11,364
Island	48	325
Finland	196	746
Randstaterne	30	160
Polen	140	1,070
Holland	321	1,451
Belgien og Luxembourg	57	158
Frankrig	108	677
Italien	49	482
Schweiz	128	850
Tjekkosllovakiet	74	849
Øvrige Europa	114	901
Europa ialt	9,809	51,033
Kanada	8	51
U. S. A.	448	3,651
Meksiko, Mellem- o. Sydamer.	69	335
Amerika ialt	525	4,037
Afrika, Asien og Australien..	38	265

Samlet Besøg:

Oktbr. 1938	10,372	55,335
Septbr. —	16,647	100,231
August —	36,443	254,763
Juli —	35,632	161,815
Juni —	25,103	92,000

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den forløbne Uge har som ventet været præget af Julestillehed. Naturligvis er der gjort en Del Forretninger, og imod Forventning ligger de betalte Rater nærmest paa et noget højere Niveau, end hvad lignende Forretning sluttedes til i den foregaaende Uge. I det store hele synes Tonen paa Fragtmarkedet iøvrigt at være noget bedre, og det ligger ikke uden for Mulighedens Grænse, at Forholdene for Skibsfarten vil blive noget bedre, i hvert Fald i de første Maaneder af det kommende Aar.

River Plate Markedet har kun vist ringe Aktivitet, og Interessen har hovedsagelig drejet sig om handige Baade mellem 5—6000 tons, der kunde give en god Kubik. $\frac{3}{4}$ Baade af denne Type er sluttet paa Minimalratebasis. Da dette skrives, er London Børsen endnu ikke aabnet efter Helligdagene, og det er derfor vanskeligt at udtale noget om, hvorledes Udviklingen vil foregaa i de nærmeste Dage.

I de øvrige Korn Trades har Forholdene i det store hele ogsaa været stille. Der er sluttet en Del Baade fra Northern range og Golfen paa Basis af Minimalraterne. Efterspørgslen paa disse Mrkeder har hovedsageligt koncentreret sig om tidlig Tonnage, og det har været ret besværligt at slutte Skibe, der laa senere end Januar. Australien har været roligt hvad hjemgaaende Forretning angaar, hvorinod der har været en begrænset Aktivitet i Farten Australien op til Østen, for hvilket der blev sluttet $\frac{1}{3}$ Baade for Februar Lastning paa Basis af Minimalraterne. De øvrige Kornmarkeder har kun vist ringe Interesse for Tonnage og har slet ikke været repræsenteret paa Listen over Afslutninger. Raten fra Nordpacific til U.K. er nominelt 24/- fra Vancouver og 25/- fra Columbia River. Fra Sortehavet er Russerne ganske vist aabne for Tonnage; men den strenge Frost, der har sat ind, har lagt en Dæmper paa Redernes Lyst til at slutte fra dette Marked.

De andre oversøiske Markeder har naturligvis ogsaa kun udvist ringe Aktivitet. Fra Northern range og Golfen er der sluttet adskillige Baade for Scrapjern til Japan til jævnt stigende Rater. For sidste Afslutning blev betalt 19.3d. fra Golfen paa sædvanlig f.i.o. Betingelser.

I Vestindiamarkedet er der nogen større Efterspørgsel efter Tonnage til U.K.-Cont. Befragterne indikerer 15.6d. for handy Tonnage fra Cuba til p.p.U.K., men Rederne har tilsyneladende kun ringe Interesse herfor. Iøvrigt rapporteres det, at det euro-

pæiske Staal Kartel har købt 100.000 tons Scrapjern i Staterne for Afskibning over Januar/Februar. Saa fremt denne Meddelelse viser sig at være rigtig, vil det naturligvis have en stimulerende Indflydelse paa det hjemgaaende Fragtmarked fra Amerika.

Pacifickystmarkedet er uden større Forandring. Der indikeres stadig \$4.- for Scrapjern paa f.i.o. Betingelser til Japan, ligesom cirkulerer forskellige Ordre paa f.i.o. Basis for Lumber til Kina til Rater, der ligger omkring £6500.- for 400.000 cbft. bale Baud.

Soyabønner er sidst sluttet til 27.6d. for Januar, og det menes, at denne Position vil være yderligere 6d. mere værd. For Februar noteres 27/-.

Ris fra Saigon viser ret stor Interesse for Februar/Marts Positioner, og der kan positivt slutes til 27/- til Bordeaux Rotterdam range via Cape. Fra Birma er sluttet Tonnage til 25/- til Holland for Januar/Februar Lastning, hvilket kan gentages.

De indiske Markeder har været stille; der noteres 26/- fra Madraskysten for Januar/Februar/Marts til sædvanlige U.K.-Cont. Destinationer. Fra de indiske Ertispladser er der ret livlig Efterspørgsel efter Tonnage til U.S.N.H., og adskillige Baade er sluttet til Rater, der ligger omkring 22/-. Visagapatam Nordfrankrig har betalt 20/- for Januar Tonnage med meget hurtige Ekspeditioner.

Om de europæiske Markeder er der kun ringe nyt at berette. Kulraterne fra Østkysten af England til Danmark ligger naturligvis fastere paa Grund af den strengere Vinter. De fleste Trælasthavne er nu lukkede, saa paa disse Markeder bliver der næppe mere at gøre i Aar.

Kul udgaaende fra England er uforandret. Wales/Lower Plate kan stadig faa Tonnage til omkring 10/- à 10/6d., og Wales/Port Said slutes ligeledes stadig til 6/-. Middelhavet/hjem har været relativt stille, men der ventes nogen større Aktivitet efter Helligdagene.

Paa Timechartermarkedet cirkulerer stadig adskillige Ordre for stor Dieseltonnage, saavel for Periode som for enkelte Rejser. Aktiviteten har dog været stærkt begrænset, da det synes som om, Rederne venter at kunne opnaa højere Rater, naar vi kommer paa den anden Side af Nytaar.

I Vestindiafarten er Efterspørgslen kun ringe. Der indikeres i Dag \$1.35 for 3000 Tonnere for $\frac{3}{4}$ Maaneder.

KAN HAVARI-GROSSE AFSKAFFES?

Ved Forsikringsforeningens Søforsikrings Gruppens Møde fornyligt holdt Dispachørerne *Niels Tybjerg* og *Kjeld Skovgaard-Petersen* et Foredrag med ovenstaaende Titel.

Foredragets Titel og de prominente Foredragsholdere havde samlet stor Tilslutning. Blandt Gæsterne var Dansk Dampskibsrederiforenings Formand og dens Direktør samt en Række Havariexpertes.

Mødets Idé var, at de to Indledere skulde starte en Diskussion om Emnet ved henholdsvis at argumentere for og imod, men da begge var ret enige om, at Havari-Grosse ikke kan undværes, havde de valgt i Stedet at dele Stoffet imellem sig. Dispachør Niels Tybjerg indledte med i Hovedtrækkene at gennemgaa Havari-Grosse Institutionen og derpaa fremhæve, hvad der kunde tale for en Forenkling eller Afskaffelse af Havari-Grosse for dog sluttelig at erkende, at Havari-Grosse Princippet trods visse Svagheder alligevel maa anses for at være det reifærdigste, det letteste Prin-

cip at anvende i Praksis og uundværlig ved Fordeling af Bjærgeløn.

Kunde Havari-Grosse afskaffes, maatte der i Stedet fastsættes Regler for hvem — Skib, Ladning eller Fragt — der skal bære Opofrelses- og de andre Omkostninger, der falder under Havari-Grosse, og disse Regler skulde være internationalt gældende. Saa alene af den Grund er afgørende Forandringer i den ærværdige Havari-Grosse-Institution vanskeligt gennemførlige og lidet sandsynlige.

Dispachør Kjeld Skovgaard-Petersen gav en kort historisk Oversigt over Havari-Grosse Institutionens Udvikling og hævdede, at det ud fra rent juridiske Synspunkter var vanskeligt at afgøre, hvor meget der kunde skæres bort. Endvidere uddybede han flere af de i Dispachør Tybjergs Indlæg berørte Forhold, men sluttede sig til Dispachør Tybjergs Konklusion, at Havari-Grosse trods alt ikke kan undværes.

I Diskussionen deltog Skibsreder H. A. Hansen, Direktørerne Louis E. Grandjean, Max Nielsen, Svend Andersen, Otto Hansen og Bogholder Helge Lorenzen.

Det fremgik klart af Diskussionen, at Spørgsmaalets internationale Karakter næsten umuliggør Ændringer i endelige Afskaffelse af Havari-Grosse Institutionen. Selv om man, som Direktør Max Nielsen bemærkede, i enkelte Tilfælde kan føle sig lidt irriteret f. Eks. over de fra udenlandske Rederikredse ofte uforholdsmæssige store Deposita, der udkræves ved ubetydelige Skader, ligesom man kunde ønske visse sær-

lige Regler bl. a. for Guld i Barrer's Deltagelse i Havari-Grosse-Bidrag.

Kaptajn Rostock-Jensen slog kort og klart fast, at for Ekspertesne der Havari-Grosse Institutionen uundværlig, fordi der ofte maa handles hurtigt uden Hensyn til Varetagelse af egne særlige Interesser, men udelukkende ud fra, hvad der i den paagældende Situation tjener Helheden bedst.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fortegnelse over Særetsmedlemmer i Bornholms Amt i Aarene 1939 og 1940

Funktionstiden udløber 31. December 1940.

Flv. Lods, Havnefoged H. P. Nielsen, Rønne, Skibsbygmester Chr. Lind, Rønne, Førstelods Esper Andr. Larsen, Rønne, flv. Skibsfører Julius Chr. Clausen, Rønne, Navigationslærer Peter Kristian Pedersen, Rønne, flv. Skibsfører Kristian Westh, Hasle, flv. Skibsfører, kgl. Vejer og Maaler Marius August Kristensen, Hasle. flv. Skibsfører, Havnefoged Carl Christian Pedersen, Hasle, flv. Skibsfører, Dampskibsekspeditor Jens P. Nielsen, Svaneke, Motorfabrikant Chr. Svendsen, Nekso.

Funktionstiden udløber 31. December 1942.

Skibsmægler Chr. Pedersen, Rønne, Gasværksbestyrer Jens K. Pedersen, Hasle, Havnefoged Vilh. Maribo, Allinge, Maskinmester Jens P. Pedersen, Allinge, Bygmester Theodor Jørgensen, Sandvig, flv. Dampskibsfører Hans Peter Hjorth, Svaneke, flv. Dampskibsfører, Sparekassedirektør J. Jørgensen, Svaneke, Lods C. Lerche, Nekso, flv. Skibslørrer, Snedker Carl Olsen, Nekso, flv. Styrmand, Savværksejer Thorvald Pedersen, Nekso, Havnebetjent, flv. Dampskibsfører Oscar Madsen, Nekso.

Kuleksporten over Gdynia

var i November 1938 450.312 Tons, fordelt paa følgende Lande:

	Tons
Algier	9.478,5
Argentina	16.354,5
Belgien	12.784,5
Danmark	13.402,5
Finland	28.278
Frankrig	30.756
Lettland	1.980
Norge	28.585,5
Sverige	155.872,5
Italien	70.861,5
Ægypten	5.379,5
Estland	1.476
Grækenland	4.746
Holland	47.484
Tyskland	4.171
Litauen	386
Rumænien	5.890
Jugoslavien	10.151
Senegal Fransk	2.275
Bunkerkul	96.810,6

Branden paa »Stockholm«

Fra Monfalcone meddeles til svenske Blade, at Værftet mener, at »Stockholm« kan islandsættes, og at Genopbygningsarbejdet snarest muligt vil blive paabegyndt og gennemført af fuld Kraft.

Om Branden skriver »Times«, at den betyder et Tab for Søforsikringsmarkedet i London. Skibsskroget skal være forsikret for 720.000 Lstr., Maskineriet for 365.000 Lstr., tilsammen over 1 Million Lstr. De italienske Selskaber har tegnet Genforsikringer i London for Halvdelen af Beløbet eller maaske endnu mere. Branden ventes at blive Aarets dyreste paa Søforsikringens Omraade.

Efter hvad der meddeles fra Sverige, er der næppe tegnet nogen Genforsikring i Sverige. Det er et italiensk Konsortium, som har taget den direkte Forsikring og som nævnt genforsikret ca. Halvdelen i London.

Sømandens Julemaaltid

Som sædvanlig afholdt Prins Valdemar og Prinsesse Marias Fond »Sømandens Julemaaltid« Lille Juleaften. Denne Fest er i sin Tid indstiftet af Fondens afdøde Æresmedlem, Skibsreder P. Herskind, West Hartlepool. Efter Julemaaltidet afholdtes den smukke Julefest i Overværelse af Fondens Protektor, Prins Valdemar, og af flere af Fondens Medlemmer fra Udlandet, der var hjemme paa Besøg. Der var indlobet Gaver fra Landsmænd selv i fjerne Egne, og i Aftenens Løb kom flere telegrafiske Hilsener fra Danske i Udlandet og danske Skibe i Søen.

Ekspllosion paa det danske Tankskib »Petrolea«

Paa den danske Tankbaad »Petrolea«, der for Tiden ligger ved Orlogsværftet her for at losse 350 Tons Olie til Flaaden, indtraf der forleden en Ekspllosion.

I Maskinrummet befandt sig fem Mand, da en Blæselampe, der brændte i Rummet, eksploderede, hvorved den brændende Petroleum slyngedes ud. De fem Mænds Klæder, der var mere eller mindre oliemættede, antændtes. Fire af dem kastede sig straks paa Dørken for at forsøge at slukke Ilden, mens 2. Maskinmester, Hillstrup, sprang op paa Dækket. I den stærke Blæst flammede Ilden i hans Klæder op, og som en brændende Fakkelløb den uheldige Mand hen over Dækket. Matroserne greb Maskinmesteren og kastede ham om paa den Del af Dækket, hvor der var mindst Fare for, at Ilden skulde brede sig til Olie-tankene, og rullede ham rundt for at slukke Ilden. I Ambulancer kørtes tre af de tilskadede komne til Sygehuset. De to øvrige mentes ikke at være kommet mere tilskade, end at de kunde plejes ombord.

Paa Hospitalet konstateredes, at Hillstrup var svært forbrændt, men man mener dog ikke, at der er nogen alvorlig Fare for hans Liv. »Petrolea«s Fører er Kaptajn Solander fra Nyborg.

Stranding paa Nye Tolk

Den 850 Tons store Damp »Clara« af Nieuport i Belgien er paa Rejse fra Køge til Nykøbing F. med en Restladning Foderstoffer strandet paa Nye Tolk ved Grøn-sund.

5 Mand af den 13 Mand store Besætning kom i Skibets Redningsbaad ind til Haarbølle Bro for at tilkalde Hjælp. Svitzers Bjergningsdamper afgik fra København til Assistance.

Redningsbaanden fra Klintholm Havn sejlede ud til Skibet og er gaaet ind til Stubbekøbing med 3 Mand af Besætningen, mens 5 Mand forblev ombord. Der menes ikke at være Fare for Skibet, selv om det staar haardt paa Grunden.

Den britiske Handelsflaade i Krigstid

I Underhusets Møde Onsdag erklærede Parlamentssekretær i Marineministeriet Shakespeare som Svar paa en Forespørgsel angaaende Beskyttelsen af de britiske Handelsskibe i Krigstid, at der var udarbejdet en fuldstændig Plan, og de samvirkende Skibsfartsinteresser var bleven sikrede ved den for to Aar siden nedsatte raadgivende Komité for Forsvaret af Skibsfarten.

Planens Enkeltheder er hemmelige, tilføjede Shakespeare, men de er i store Træk blevet meddelt Handelsflaaden, med hvilken Regeringen under Krisen fornylig stod i megal snæver Forbindelse.

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikanten af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedamp-turbiner. — Stirling Vandrørskedler. 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

Brand i norsk Skib

Ved 20-Tiden Torsdag Aften udbrod der Brand i Maskinrummet paa Rederiet Wilh. Wilhelmsens »Topoka« paa 6,458 Tons, da Skibet befandt sig udfor Torungen Fyr ved Arendal. Der blev udsendt S.O.S.-Signaler, men efter et ihærdigt Arbejde lykkedes det Besætningen at slukke Ilden, og Kl. 20,20 udsendte Skibet Meddelelse om, at Branden var slukket, og at der ikke var nogen Fare.

Nyt Motorskib til A. E. Sørensen's Rederier

Skibsreder A. E. Sørensen har i disse Dage afsluttet en Skibshandel, der vil forøge hans Flaade med endnu et Motorskib.

Skibsrederen har af Kaptajn H. Paap, Groningen, købt den 330 Tons store Motorskonnert »Margina«. Skonnerter er bygget af Staal i 1924. Den er forsynet med en 120 HK. Dieselmotor og løber 7½ Knob.

Skibet ligger foreløbig i Rotterdam, men ventes til Svendborg i Løbet af Begyndelsen af det nye Aar. Købesummen ligger omkring 80,000 Kr.

Fragtrute Antwerpen—Aarhus—København

Den belgiske Fragtbaad »Francine« har paa sin Jomfrurejse anløbet Aarhus med 80 Tons Gods. »Francine« er bygget i Ostende, og det er Hensigten, at den i fast 14 Dages Rute skal anløbe Aarhus og København. Den har 750 Tons Lasteevne og er paa enhver Maade moderne udrustet. Ruten er lagt saaledes, at Turen fra Antwerpen gaar Nord om Skagen til Aarhus, videre til København og derfra gennem Kielerkanalen til Hjemstedet. Det er den belgiske Linie »Belgian-Scantic Line«, der sammen med Skibsmæglerne Axel Jensen, Aarhus, og van Meerbergen, København, har faaet Ruten i Stand.

Ruteskibet »Skagen« under Chiles Flag med dansk Besætning

Det tidligere Ruteskib »Skagen« har paa Aalborg Skibsværft gennemgaaet en omfattende Modernisering og er blevet omdøbt til »Canal Moraledo«. Skibet er afsejlet til Chile med dansk Besætning.

»Canal Moraledo« er i Aalborg blevet lastet med 20,000 kg dansk Tovværk, der er bestilt af den chilenske Stat, og skal inden Afrejsen til Chile indtage et stort Parti Staalwires i København.

Isbrydningstjenesten i Limfjorden

Statens Isbryder »Valdemar«, der fremtidig skal have Station i Limfjorden, ankom forleden til Aalborg fra Frederikshavn. »Valdemar«, der har gennemgaaet en Reparation paa Frederikshavn Skibsværft, fortsatte videre til Glyngøre og foretog samtidig en Prøvesejlads gennem Limfjorden.

Strandet Damper i Mariager Fjord

Indsejlingen til Mariager Fjord blev sidste Torsdag spærret af den finske Damper »Emmy«, der var stødt paa Grund paa Barren ved Indsejlingen til Fjorden. Ingen store Skibe kunde passere, og bl. a. har D. F. D. S.s Damper »Finland« maattet ankre op og afvente, at Sejlløbet bliver frit. Fjordens Slæbebaad »Hero« har forgæves søgt at lage det finske Skib af Grunden, og Lægtning var umulig paa Grund af Blæsten. Til sidst blev »Emmy« dog taget af Grunden, men det tog lang Tid og forvoldte flere Forsinkelser.

PERSONALIA**50 Aar**

Fører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn Carl F. S. Pilegaard, fylder den 14. Januar 50 Aar. Kaptajn Pilegaard, der er bosiddende i Troense, er Fører af s.s. »Mathilde Mærsk«.

Den 2. Januar fylder Kaptajn Charles Gordon Møller 50 Aar. Kaptajn Gordon Møller er Fører af s.s. »Thyra S.«, tilhørende Dampskibsselskabet »Torm«.

80 Aar

Kaptajn A. P. J. C. Andersen, tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, fylder den 3. Januar 80 Aar. Kaptajn Andersen gik i Land 1919.

Dødsfald

En gammel stout Troense-Sømand, fhv. Styrmand Anders Hansen, er død, 81 Aar gammel. Den gamle Sømand var Plejefader til Handelsminister Kjørboel og hans Livs sidste store Glæde var, naar Plejesønnen aflagde ham Besøg.

POSITIONSLISTE PR. 27. DECEMBER 1938**A**

s.s. Aalborg ank. Helsingør 7.12.
s.s. Aaro, Bastrup, ank. Middlesbrough 26.12.
s.s. Aaro ank. Horsens 19.12.
s.s. Aase afg. Gibraltar 15.12. til London.
m.t. Aase Mærsk afg. Cartagena 9.12.
s.s. Absalon pass. Gibraltar 19.12. p. R. L. Algiers.
m.s. African Reefer afg. Portland 26.12.
m.s. Afrika, Broholm Jensen, afg. Nagoya 28.12. til Kobe hjg.
s.s. Agnete afg. Vlissingen 7.12. til Dakar.
s.s. Agnete Mærsk pass. Gibraltar 15.12. p. R. t. Alexandria.
s.s. Alabama afg. Pernambuco 20.12. til Madeira.
s.s. Alfa pass. Gibraltar 25.12.
s.s. Alf ank. Melhil 20.12.
s.s. Algarve afg. Rotterdam 26.12. til København.
s.s. Algier ank. Gdynia 25.12.
m.s. Almena ank. Helsingør 7.12.
m.s. Alsia, Borch, afg. Port Swettenham 28.12. til Penang hjg.
s.s. Alssund, Hansen, forv. ank. Rotterdam 27.12.
m.s. American Reefer afg. Nakskov 30.12.
m.s. Amerika, Dahl, afg. Hull 26.12. til Southampton udg.
m.s. Anglo Mærsk afg. Curaçao 30.11.
s.s. Anna ank. Gefle 23.12.
m.s. Anna Mærsk afg. Yokohama 10.12. til New York.
m.s. Annam, Skjoldam, pass. Azorerne 17.12. p. R. t. New York udg.
s.s. Anne afg. Alexandria 12.12. til Haifa.
m.s. Argentina ank. København 21.12.
m.s. Arizona afg. Buenos Aires 22.12. til Santos.
s.s. Arnold Mærsk afg. Casablanca 15.12.
m.s. Asbjørn, Bjark, pass. 14° N-141° Ø 21.12. p. R. t. Numea.
m.s. Asia, Andersen, pass. Javahead 8.12. p. R. t. Las Palmas hjg.
s.s. Asko, Hansen, ank. Methil 27.12.
s.s. Aslaug ank. Clyde 17.12.
m.s. Asnæs pass. Flamborough 25.12.
m.s. Astoria, Nørregaard, forv. afg. Manila 27.12.
s.s. Astra pass. Beachy Head 16.12. p. R. t. Galveston.
s.s. Astrid, Madsen, i Timecharter paa West Indies.
m.s. Australien, Rasmussen, ank. Wallaroo 22.12. hjg.
m.s. Australian Reefer pass. Terseira 26.12.
s.s. Avance ank. Korsør 19.12.

B

s.s. Belgien afg. Gdynia 20.12.
m.t. Bente Mærsk afg. Falmouth 3.12. til Corpus Christi.
s.s. Bergenhus ank. København 26.12.
s.s. Bertha ank. København 17.12.
s.s. Bes pass. Dannelhead 23.12.
s.s. Betta afg. Palermo 24.12.
s.s. Betty Mærsk afg. Swansea 25.11. til Halifax.
s.s. Birgit, Vilsmark, afg. Norfolk 22.12.
s.s. Birgitte ank. London 21.12.
s.s. Birte, Andersen, ank. København 27.12.
s.s. Bogø, Nielsen, oplagt.
m.s. Bonita, Duhn, ank. København 27.12.
m.s. Boringia, Kolls, afg. Suez 26.12. til Aden udg.
m.s. Bornholm, Sørensen, ank. Wilmington 22.12.
s.s. Bothal, Hansen, afg. Danzig 26.12. til København.
s.s. Brasilien afg. Rio de Janeiro 19.12. til Madeira.
m.s. Brazilian Reefer afg. Buenos Aires 26.12.
m.s. Bretagne, Hansen, afg. Aalborg 16.12. til New York.
s.s. Britta ank. Sables d. Olonne 25.12.
s.s. Broholm ank. Mersin 25.12.
s.s. Brosund, Bundesen, forv. ank. Boston 28.12.
s.s. Brynhild afg. Madeira 23.12. til København.

C

m.s. California afg. Moss 20.12. til River Plate.
m.s. Canada, Knudsen, ank. Vancouver 27.12. udg.
m.s. Canadian Reefer pass. Cristobal 22.12.
s.s. Carmen ank. La Nouvelle 26.12.
m.t. Caroline Mærsk afg. New York 8.12. til Tampico.
s.s. Charkow ank. Antwerpen 20.12.
m.s. Chustine Mærsk afg. Aden 18.11. til Japan.
m.s. Chilean Reefer pass. Mona 24.12.
m.s. Chile, Larsen, pass. Cape Leeuwin 21.12. p. R. t. Sydney udg.
s.s. Christiansborg ank. Horsens 23.12.
m.s. Chr. Holm afg. Aruba 27.12.
s.s. Chr. J. Kampmann ank. Mobile 19.12.
m.s. Chr. Sass, Clausen, ank. Buenos Aires 20.12.
s.s. Cimbria, Lund, ank. Frederikshavn 22.12.
s.s. Clara, Jensen, oplagt.
m.s. Columbia, Bronér, afg. Christmas Isl. 22.12.
s.s. Cornelia Mærsk ank. Antwerpen 14.12.
s.s. Cyril, Farup, ank. Aalborg 25.12.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

28.12.38

LONDON.....	22.40	MADRID.....	30.00
NEW YORK.....	480.75	AMSTERDAM.....	261.45
BERLIN.....	192.05	STOCKHOLM.....	115.50
PARIS.....	12.80	OSLO.....	112.70
ANTWERPEN.....	81.05	HELSINGFORS.....	9.05
ZÜRICH.....	108.60	PRAG.....	16.05
ROM.....	25.50	WARSAWA.....	91.35

D

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 13.12.
 s.s. *Dagmar* ank. Aalborg 27.12.
 s.s. *Dagmar* ank. København 26.12.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Aarhus 26.12.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Point Galle 27.12. p. R. t. Port Said hjg.
 m.s. *Danmark* ank. Hamburg 1.1.
 s.s. *Delaware* afg. New York 23.12. til Oslo.
 m.s. *Duala*, Larsen, ank. Seattle 26.12. udg.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Zeebrugge 8.12. til Bintam.
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Rotterdam 19.12.
 s.s. *Effie Mærsk* pass. Dungeness 13.12. p. R. t. Bayonne.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Haifa 20.12.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Lake Charles 4.12. til Middelhavet.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Trinidad Cuba 22.12.
 s.s. *Elisabeth* ank. Boness 18.12.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Jaffa 11.12.
 s.s. *Ellen* ank. Porsgrunn 20.12.
 s.s. *Ellensborg* afg. Danzig 22.12.
 s.s. *Else* afg. Frederikshavn 27.12.
 s.s. *Emanuel* ank. Gdynia 24.12.
 s.s. *Emilie Mærsk* pass. Gibraltar 13.12. p. R. t. Hull.
 m.t. *Emma Mærsk* ank. Colombo 15.12.
 s.s. *Energi* ank. Stettin 20.12.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Aarhus 25.12.
 s.s. *Enigheden* ank. Methil 27.12.
 s.s. *Erik Boye* ank. Boston 16.12.
 s.s. *Erindring* forv. afg. Bremen 28.12. til Nakskov.
 s.s. *Erna* afg. Jacobstad 27.12.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. San Pedro 27.12. hjg.
 s.s. *Ester* pass. Bruensbütel 26.12.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Kotka 24.12.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. København 27.12.
 s.s. *Estrid* afg. Rio 25.11. til Hamburg.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, pass. Dover 28.12. p. R. t. London hjg.

F

s.s. *Fano*, Korff, ank. Kotka 23.12.
 s.s. *Finland* afg. Mariager 21.12.
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Hull 22.12. hjg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Zeebrugge 26.12.
 s.s. *Frankrig* afg. Danzig 21.12.
 s.s. *Fredensborg* ank. Slax 24.12.
 s.s. *Frederiksborg* pass. Hanstholm 26.12.
 s.s. *Freya* ank. Gibraltar 18.12.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 21.12.
 s.s. *Frode* afg. Göteborg 8.12. til Boston, Mass.
 s.s. *Fylla* ank. København 17.12.

G

s.s. *Georgia* ank. Gdynia 26.12.
 s.s. *Gerda* pass. Finisterre 27.12.
 s.s. *Gerda Toft* ank. London 23.12.
 s.s. *Gerd* afg. Susa 17.12. til Cardiff.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 15.12. til Yokohama.
 s.s. *Gorm* ank. København 24.12.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Hampton Road 14.12. til Kobe.
 s.s. *Grete* afg. Victoria 21.12.
 s.s. *Gronland* i København.
 s.s. *Gudcnaa* pass. Brunsbütel 14.12. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Gudrun* ank. Halifax 9.12.
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. New York 15.12.
 s.s. *Gunhild* pass. Skagen 15.12. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Gibraltar 12.12. til Liverpool.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Hongkong 4.12.
 s.s. *Gyda* pass. Gibraltar 16.12. p. R. t. London.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Gdynia 26.12.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Seaham Harbour 25.12. til Aalborg.
 s.s. *Halfdan* ank. Bordeaux 22.12.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Libau 26.12.
 s.s. *Hanne* afg. Vlissingen 14.12. til Boston, Lines.
 s.s. *Hans* afg. Lübeck 28.12.
 s.s. *Hans Broge* pass. Lissabon 20.12. p. R. t. Huelva.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Danzig 14.12. til Bordeaux.
 s.s. *Harald* ank. Swansea 26.12.
 s.s. *Harriet* pass. Holtenau 25.12.
 s.s. *Helene* afg. København 25.12.

s.s. *Helga* ank. Valparaiso 28.12.
 m.s. *Helvig* afg. Algiers 15.12. til Alexandria.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Minalilla 28.11.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Setubal 19.12.
 m.s. *Herdis* pass. Lands End 17.12. p. R. t. Las Palmas.
 m.s. *Hulda Mærsk* afg. Chesred 16.12. til Yokohama.
 s.s. *Hilde* ank. London 16.12.
 s.s. *Hindsholm* ank. Odense 22.12.
 s.s. *Holland* afg. Antwerpen 21.12.

I

s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Aarhus 24.12.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Casablanca 12.12. til Neapel.
 s.s. *Inger* afg. Kotka 24.12.
 s.s. *Inger Toft* ank. Setobal 26.12.
 m.s. *India*, Krarup, ank. Porto Empedocle 25.12. udg.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Danzig 21.12.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. København 16.12. til Baltimore.
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Pedersen, ank. København 27.12.
 s.s. *Ivar* ank. Chester 25.12.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. København 26.12.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Safi 8.12. til Fredericia.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Ushant 9.12. p. R. t. Venezuela.
 m.s. *Java*, Christensen, ank. København 27.12.
 s.s. *Jenny* afg. Granton 27.12.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Hampton Roads 4.12. til Hamburg.
 s.s. *Johanne* afg. Varjakka 24.12.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Haifa 16.12.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 26.12.
 s.s. *Jonna* ank. Aalborg 23.12.
 s.s. *Juliane* ank. Treport 20.12.
 m.s. *Jyllandia*, Topp, ank. København 25.12.
 s.s. *Jutta* pass. Gibraltar 27.12.
 s.s. *Jytte* ank. Gdynia 11.12.
 s.s. *Jægersborg* ank. Lowestoft 23.12.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. 49° 18' N-3° 43' V 26.12. p. R. t. Göteborg.
 s.s. *Kalø*, Brockmann, afg. F. Liberte 23.12.
 s.s. *Karen Toft* afg. Huelva 21.12.
 s.s. *Karla* ank. Manchester 24.12.
 s.s. *Karen* ank. Dubrovnik 7.12.
 s.s. *Katholm* afg. København 23.12. til Manchester.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Pasajes 2.12.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Skagen 14.12. p. R. t. Ghent.
 m.s. *Kentucky* afg. Natal 26.12. til Santos.
 s.s. *Kirsten* afg. London 16.12. til Helsingør.
 s.s. *Kisten Mærsk* ank. Safi 18.12.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, København 25.12.
 s.s. *Knud Rasmussen* i Ruteart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 s.s. *Knud Viltemoes* afg. Aarhus 16.12. til Rotterdam.
 s.s. *Knut* afg. Koivisto 16.12.
 s.s. *Kongeau* afg. Åbo 11.12. til Leningrad.

L

s.s. *Laila* afg. Iquique 27.12.
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Hamburg 26.12. udg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Marseilles 20.12.
 s.s. *Laura* ank. Santos 27.12.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Sourabaya 14.12.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Port Said 7.12. til Bandar Shahpour.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Viborg 21.12. til London.
 s.s. *Lilian* ank. Königsberg 25.12.
 s.s. *Lilleborg* pass. København 23.12.
 s.s. *Lily* afg. Irvine 16.12.
 s.s. *Linda* afg. Malta 26.12.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Danzig 24.12. til London.
 s.s. *Lotta* afg. Haifa 26.12.
 s.s. *Lotte* afg. Hampton Roads 0.12. til Hamburg.
 m.s. *Louisiana* ank. Buenos Aires 24.12.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. New York 16.12.
 s.s. *Magnus* ank. København 24.12.
 s.s. *Maja* afg. Wiborg 27.12.
 m.s. *Mulaya*, Nielsen, pass. Ushant 25.12. p. R. t. Christobal udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. St. Stephen NB. 23.12.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. New York 16.12. til Boston.
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. Aalborg 13.12. til Vest Indien.
 s.s. *Margrete* pass. København 19.12.
 s.s. *Margrethe* afg. København 24.12. til London.
 s.s. *Marianne* pass. Øland 13.12.
 s.s. *Maria* ank. Aalborg 28.11.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Buenos Aires 16.12.
 s.s. *Marie Toft* afg. Antwerpen 28.12.
 s.s. *Marit Mærsk* pass. Gibraltar 13.12. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Marna* ank. New York 23.12.
 m.s. *Marocco* afg. Tunis 25.12. til Marseille.
 s.s. *Martin Carl*, Christiansen, afg. Aruba 13.12.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Terschelling 18.12.
 s.s. *Marx* afg. Tyne 16.12. til Kolding.
 s.s. *Maryland* ank. Buenos Aires 25.12.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Felbiye 10.12.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filiakontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Port Said 25.12. p. R. t. Marseille hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Svendborg 30.11.
 s.s. *Mette* afg. Charleston 26.11. til Hamburg.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Manilla 15.11. til Hongkong.
 s.s. *Minsk* ank. København 27.12.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. København 27.12. til Gdynia.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Skive 23.12.
 s.s. *Najaden* ank. Rouen 23.12.
 s.s. *Nancy* ank. Stettin 25.12.
 s.s. *Nerma* afg. Fedalah 26.12.
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 12.12. til River Plate.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Balboa 9.12. til Yokohama.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Manilla 8.12. p. R. t. Hoilo.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. København 21.12.
 s.s. *Niobe* afg. Oporto 23.12.
 s.s. *Norco* afg. Hargshamn 13.12. til Danzig.
 m.s. *Nordbo* ank. Bahia Blanca 12.12.
 s.s. *Nordborg* afg. Charlottetown 24.12.
 s.s. *Nordby* ank. Tyne 16.12.
 m.s. *Norden* afg. Manilla 15.12. til Kobe.
 s.s. *Nordfarer* afg. New York 16.12. til St. John, N.B.
 m.s. *Nordhavet* afg. Buenos Aires 3.12. til Dakar.
 m.s. *Nordhval* afg. Wakamatsu 9.12. til Portland (Oregon).
 m.s. *Nordkap* pass. Philadelphia 1.12. p. R. t. Santos.
 s.s. *Nordlys* pass. Beachy Head 6.12. p. R. t. Norfolk.
 m.s. *Nordpol* afg. Rashin 4.12. til Karlshamn.
 m.s. *Nordvest* pass. Gibraltar 8.12. p. R. t. Boston.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. New York 20.12.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 27.12.
 s.s. *Olga* afg. Amsterdam 20.12.
 m.s. *Olga S.* pass. Gibraltar 16.12. p. R. t. London.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Riga 14.12.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Durban 15.12.
 m.s. *Oregon* ank. København 22.12.
 s.s. *Orion* ank. Aalborg 18.12.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Monastir 15.12. til Gøteborg.
 s.s. *Otto Petersen* pass. Dunnet Head 11.12. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Ove Toft* ank. Huelva 25.12.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Glasgow 9.12. til Halifax.
 s.s. *P. N. Damm* ank. New York 15.12.
 m.s. *Panama*, Paulsen, afg. Penang 27.12. til Singapore udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Gdynia 25.12.
 s.s. *Paula* ank. Haifa 26.12.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Skagen 28.12. p. R. t. New York udg.
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Los Angeles 30.11. til Manilla.
 s.s. *Pia* pass. Skagen 25.12.
 s.s. *Polly* ank. Svendborg 10.12.
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Antwerpen 26.12. til Dunston.

R

m.s. *Ragnhild* pass. Gibraltar 17.12. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Randa* ank. Wiborg 27.12.
 s.s. *Riga* ank. Helsingør 27.12.
 s.s. *Rigmor* afg. Sfax 17.12.
 s.s. *Rikke* pass. Hammershus 14.12. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Rita* ank. København 25.12.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Hammershus 14.12. p. R. t. Boulogne.
 s.s. *Robert* ank. Stocka 17.12.
 m.s. *Robert Mærsk* pass. Wight 7.12. p. R. t. New York.
 s.s. *Rosenborg* ank. Antwerpen 23.12.

S

s.s. *Saga* afg. København 26.12. til Stettin.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Manilla 16.12.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Wilmington NC 21.12.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Bremen 27.12.

s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. København 23.12.
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Wilmington NC 21.12.
 m.s. *Selandia*, Væring, afg. Singapore 24.12. til Bangkok udg.
 s.s. *Selma* afg. Oran 26.12.
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 24.12.
 m.s. *Stam*, Ravnsnæs, ank. San Francisco 13.12. udg.
 s.s. *Sicilien* afg. Antwerpen 21.12. til Alexandria.
 s.s. *Signe* pass. Ushant 16.12. p. R. t. Oporto.
 s.s. *Sigrid* afg. Derwenthaugh 17.12.
 s.s. *Sigrun* ank. Danzig 21.12.
 s.s. *Silkeborg* afg. Risör 24.12.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, i Aalborg.
 s.s. *Skagen* ank. Nykøbing F. 27.12.
 s.s. *Skagerak* pass. Gibraltar 16.12. p. R. t. King's Lynn.
 s.s. *Skandia* ank. Baton Rouge 3.1.
 s.s. *Skjold* ank. København 25.12.
 s.s. *Skodsborg* ank. Oslo 26.12.
 s.s. *Sleipner* ank. København 24.12.
 m.s. *Slesvig*, Naure-Petersen, ank. Hamburg 15.12.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Safi 16.12.
 s.s. *Sophie* pass. Skagen 18.12. p. R. t. La Rochelle.
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen forv. 27.12. til Kolding.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Algiers 25.12. til Triest.
 s.s. *Stella* ank. Calais 27.12.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Boston 24.12.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Port Talbot 24.12. til Huelva.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Fredericia 14.12.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 13.12. til Oslo.
 s.s. *Svanholm* afg. Antwerpen 24.12. til Casablanca.
 s.s. *Svend Pii* pass. Las Palmas 17.12. p. R. t. Freetown.
 s.s. *Soborg* ank. Nantes 22.12.

T

s.s. *Taarnholm* ank. København 26.12.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Fremantle 26.12.
 s.s. *Tanja* afg. Zeebrugge 26.12.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Yokohama 14.12.
 s.s. *Teddy* ank. Nørresundby 28.12.
 s.s. *Tekla* afg. Dakar 13.12. til Dunkirk.
 s.s. *Tennessee* afg. Ardrossan 21.12. til Portland, Me.
 m.s. *Thyra S.* afg. Tencriffa 16.12. til Liverpool.
 s.s. *Tomsk* afg. København 24.12. til Antwerpen.
 s.s. *Tonne* afg. Danzig 28.12.
 s.s. *Tove* afg. Tyne 15.12. til Hamburg.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Sunderland 25.12.
 s.s. *Transporter* afg. Frederikshavn 16.12. til Tyne.
 s.s. *Trio* afg. Memel 28.12.
 s.s. *Trondhjem* ank. København 22.12.
 s.s. *Tula* ank. Collo 26.12.
 m.s. *Tunis* afg. Haifa 18.12. til Antwerpen.

U

s.s. *Uffe* ank. Horsens 26.12.
 s.s. *Ulla* ank. Hamborg 25.12.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Hollenau 18.12.
 s.s. *Uraniensborg* ank. Yokohama 25.12.

V

s.s. *Valborg* pass. Liverpool 19.12.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Stettin 24.12.
 s.s. *Venus* ank. Demerara 18.12.
 s.s. *Vibeke Mærsk* pass. Helsingør 16.12.
 s.s. *Viborg* afg. Santander 25.12.
 s.s. *Viola* afg. Alexandria 13.12. til Beirut.
 s.s. *Virginia* afg. Madeira 26.12. til Stavanger.
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Amuelles.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Bombay 24.12.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Melhil 15.12.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 25.12.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamborg 26.12.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Antwerpen 26.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGF

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4.00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmallegade 33
KØBENHAVNTlf. 12.432
12.267
12.732**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 388-7489-15762 Amallegade 43,
Efter Kl. 6 Ordrup 3066 København K.
Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsforødenheder

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -
Brasilien - Nordafrika - Italien -
Spanien - Portugal - Frankrig -
Belgien - Tyskland - Storbritannien -
Island - Norge - Sverige - Danmark -
Lolland - Litauen - Estland -**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTOKTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkenco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL. ADR.: SALVESEN

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Da »Efterretninger for Søfarende«
desværre ikke er kommet os i Hænde,
maa vi udskyde disse til næste Nummer.
